THE UNIVERSITY

OF ILLINOIS

LIBRARY

380.5
D E
1882

Digitized by the Internet Archive
in 2015

https://archive.org/details/deutscheshandels7841germ

Handelsberichte

der

Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv

Zweiter Theil.

Herausgegeben im

Reichsamt des Innern.

Jahrgang 1882.

Berlin 1882.

Verlag von Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 69. 70.

380.5
DE 1
1882

Inhalt

des zweiten Theils des Jahrgangs 1882 des „Deutschen Handels-Archivs".

I. Ostasien.

		Seite
Jahresbericht aus Yokohama für 1880	Januarheft	1
Jahresbericht aus Schanghai für 1880	„	21
Bericht aus Schanghai, betreffend Produktion und Export Chinesischer Seide	„	41
Bericht aus Amoy über den Handel von Tamsui und Kilong im Jahre 1880	„	43
Bericht über eine Reise von Amoy nach T'ungan	„	47
Jahresbericht aus Tschifu für 1880	Februarheft	143
Schifffahrtsbericht aus Hiogo-Osaka für die Jahre 1880 und 1881	Maiheft	278
Bericht aus Kanton über den Verkehr Deutscher Schiffe in Kanton bezw. Whampoa während des Jahres 1881	„	280
Jahresbericht aus Hongkong für 1881	Juniheft	300
Fernere Bemerkungen über Schifffahrt und Handel in Hongkong	„	306
Schifffahrtsbericht aus Amoy für 1881	„	312
Jahresbericht aus Niigata für 1881	„	318
Jahresbericht aus Amoy für 1881	Juliheft	321
Handelsbericht aus Hiogo-Osaka für 1880 und 1881	„	336
Jahresbericht aus Taiwan (Formosa) für 1881	Augustheft	385
Bericht aus Amoy über das Theegeschäft in Futschau während der Saison 1881/82	„	387
Schifffahrtsbericht aus Hongkong für 1881	Septemberheft	462
Bericht aus Taiwan (Formosa) über die Betheiligung Deutschlands an der Schifffahrt und dem Handel von Takao und Taiwanfu	„	467
Handelsbericht aus Kanton für die Jahre 1879 und 1880	Oktoberheft	521
Handelsbericht aus Haiphong für 1880	„	555
Bericht aus Manila über den Handel und die Schifffahrt der Philippinen, unter besonderer Berücksichtigung der Jahre 1880 und 1881	Novemberheft	638
Jahresbericht aus Schanghai für 1881	Dezemberheft	712
Jahresbericht aus Tamsui für 1881	„	730

II. Mittel- und Südasien.

		Seite
Jahresbericht aus Singapore für 1880	Märzheft	180
Jahresbericht aus Bassein für 1881	Maiheft	249
Jahresbericht aus Moulmain für 1881	„	249
Jahresbericht aus Akyab für 1881	Septemberheft	520
Jahresbericht aus Makassar für 1881	Dezemberheft	735
Jahresbericht aus Bangkok für 1881	„	737
Jahresbericht aus Colombo für 1881	„	742
Jahresbericht aus Iloilo für 1881	„	748

III. Westasien.

Handelsbericht aus Smyrna für die Jahre 1880 und 1881	Novemberheft	677

IV. Osteuropa.

Bericht aus Moskau über die Russische Zuckerindustrie	Februarheft	94
Bericht aus Odessa über Getreidehandel und Schifffahrt im Jahre 1881	Märzheft	157
Bericht aus Narva über den Handel mit dem Auslande im Jahre 1881	„	158
Jahresbericht aus Windau für 1881	„	159
Jahresbericht aus Nikolajeff für 1881	„	160
Jahresbericht aus Pernau für 1881	„	161
Jahresbericht aus Giurgewo für 1881	„	169
Jahresbericht aus Archangel für 1881	Aprilheft	245
Jahresbericht aus Taganrog für 1881	Maiheft	250
Jahresbericht aus Küstendje für 1881	„	251
Bericht aus Moskau über die Messe in Nischni-Nowgorod im Jahre 1881	„	275
Jahresbericht aus Kowno für 1881	Juniheft	281

218341

		Seite
Bericht aus Helsingfors über den Handel Finlands im Jahre 1881, verglichen mit den Vorjahren	Juliheft	355
Jahresbericht aus Riga für 1881	Augustheft	390
Jahresbericht aus Wiborg für 1881	Novemberheft	585
Jahresbericht aus Åbo für 1881	„	586
Der Handel Rußlands über die Europäische Grenze im Jahre 1881, verglichen mit 1880 und den Vorjahren	„	587
Jahresbericht aus Berdjansk und Mariupol für 1880 und 1881	„	606
Jahresbericht aus Libau für 1881	„	609
Jahresbericht aus Reval für 1881	Dezemberheft	709
Jahresbericht aus Odessa für 1880/81	„	761

V. Südeuropa.

Jahresbericht aus Messina über Schifffahrt und Handel in Messina, Milazzo, Terranova, Pizzo, Gioja Tauro, Catania und Reggio für 1880	Januarheft	49
Handelsbericht aus Zante für 1880	„	59
Bericht aus Barcelona über die Handels- und Verkehrsbewegung in Spanien, insbesondere Barcelona, im Jahre 1880	Februarheft	86
Bericht aus Nizza über den Ernteausfall in den Alpendepartements und im Vargebiet im Jahre 1881	„	92
Jahresbericht aus St. Ubes für 1881	Märzheft	163
Jahresbericht aus Fayal (Azorische Inseln) für 1881	„	167
Jahresbericht aus Marseille für 1880	„	171
Jahresbericht aus Gibraltar für 1881	„	183
Jahresbericht aus Calamata für 1881	Aprilheft	209
Jahresbericht aus Tarragona für 1881	„	210
Bericht aus Messina über die Schwefelindustrie Siziliens	„	211
Jahresbericht aus Porto für 1881 und Uebersicht der Portugiesischen Handelsbewegung in demselben Jahre	Maiheft	252
Jahresbericht aus Malaga für 1881	„	255
Jahresbericht aus Torrevieja für 1881	„	256
Jahresbericht aus Madrid für 1881	„	256
Jahresbericht aus Granada für 1881	„	257
Jahresbericht aus Ferrol für 1881	„	257
Jahresbericht aus Dünkirchen für 1881	„	258
Jahresbericht aus Rouen für 1881	„	260
Jahresbericht aus Rom für 1881	„	260
Bericht aus dem Piraeus über die Oelkultur in Griechenland	Juniheft	286
Jahresbericht aus Bologna für 1881	„	288
Jahresbericht aus Cadiz für 1881	Juliheft	376
Schifffahrtsbericht aus Nizza für 1881	„	378
Handelsbericht aus San Sebastian für die Jahre 1879, 1880 und 1881	Septemberheft	441
Jahresbericht aus Cephalonia für 1881	„	442
Jahresbericht aus Venedig für 1881	„	443
Jahresbericht aus Huelva für 1881	„	516
Bericht aus dem Piraeus über die Weinkultur in Griechenland	Oktoberheft	562
Jahresbericht aus Patras für 1881	„	567
Jahresbericht aus Corfu für 1881	„	569
Jahresbericht aus Santander für 1881	Oktoberheft	570
Jahresbericht aus Galatz für 1881 und Bericht über den Verkehr in den unteren Donauhäfen in dem nämlichen Jahre	„	571
Jahresbericht aus Alicante für 1881	Novemberheft	654
Jahresbericht aus Livorno für 1880	„	654
Jahresbericht aus La Valette (Malta) für 1881	„	658
Bericht aus Florenz über Industrie und Handel Italiens im Jahre 1881	„	660
Jahresbericht aus Zante für 1881	„	665
Jahresbericht aus Syra für 1881	„	667
Jahresbericht aus Havre für 1881	„	668
Jahresbericht aus Bordeaux für 1881	„	676
Jahresbericht aus Marseille für 1881	Dezemberheft	749

VI. Westeuropa.

Jahresbericht aus Ostende für 1880	Februarheft	96
Bericht aus Manchester über das Baumwollen-Fabrikationsgeschäft des Jahres 1881	Märzheft	163
Jahresbericht aus Plymouth für 1881	„	179
Jahresbericht aus Dover für 1881	Aprilheft	213
Jahresbericht aus Cardiff für 1881	Maiheft	264
Jahresbericht aus Birmingham für 1881	„	265
Jahresbericht aus Aberdeen für 1881	„	265
Jahresbericht aus Hull für 1881	„	266
Jahresbericht aus Swansea für 1881	„	266
Jahresbericht aus Middlesbrough für 1881	„	267
Bericht aus Manchester über die Baumwollenindustrie während des ersten Quartals des Jahres 1882	Juniheft	289
Bericht aus Genf über die Verhältnisse des Handels und der Industrie im Jahre 1881 bis 1882	„	298
Jahresbericht aus Glasgow für 1881	Septemberheft	454
Jahresbericht aus Grimsby für 1881	„	455
Bericht aus Manchester über das Baumwollen-Fabrikationsgeschäft während des zweiten Quartals 1882	„	457
Jahresbericht aus Bradford für 1881	„	458
Bericht aus London über die wirthschaftlichen Verhältnisse in England 1880 und 1881	„	495
Jahresbericht aus Liverpool für 1881	„	517
Jahresbericht aus Hartlepool für 1881	Novemberheft	611
Jahresbericht aus Antwerpen für 1881	„	612
Jahresbericht aus Rotterdam für 1881	„	625
Jahresbericht aus Groningen für 1881	„	629
Jahresbericht aus Newcastle on Tyne für 1881	„	632
Bericht aus Manchester über das Baumwollen-Fabrikationsgeschäft während des dritten Quartals 1882	Dezemberheft	767

VII. Nordeuropa.

Bericht aus Stockholm über die wirthschaftlichen Verhältnisse Schwedens im Jahre 1880	Februarheft	65
Verkehr Deutscher Schiffe in Kopenhagen im Jahre 1881	Märzheft	167
Bericht aus Svaneke über den Verkehr mit Deutschland im Jahre 1881	„	183

		Seite
Jahresbericht aus Horsens für 1881	Märzheft	208
Bericht aus Fanö über den Verkehr des Hafens von Esbjerg im Jahre 1881	„	208
Jahresbericht aus Korsör für 1881	Aprilheft	239
Jahresbericht aus Fridericia für 1881 . . .	„	239
Jahresbericht aus Aalborg für 1880 und 1881 .	„	240
Jahresbericht aus Frederikshavn für 1881 . .	Maiheft	270
Jahresbericht aus Aarhuus für 1881	Juniheft	290
Jahresbericht aus Kopenhagen für 1880 und 1881	Septemberheft	470
Bericht aus Wien über die Handels- und Industrie-Verhältnisse Oesterreich-Ungarns im Jahre 1881, und Uebersichten der Verkehrswerthe des Jahres 1880	Novemberheft	680
Bericht aus Christiania über Schifffahrt, Holzhandel, Fischerei, Landwirthschaft, Ein- und Ausfuhr Norwegens und Verkehrsbewegung Christianias im Besonderen während des Jahres 1881	„	698

VIII. Nordamerika.

Wirthschaftliche Bewegung in Mexiko	Februarheft	139
Jahresbericht aus St. John (Neubraunschweig) für 1881	Märzheft	162
Jahresbericht aus Chatham, Miramichi (Neubraunschweig) für 1881	„	162
Jahresbericht aus St. John's (Neufundland) für 1881	„	163
Der Importhandel Mexikos, erster Theil . . .	„	194
— zweiter Theil	Aprilheft	213
Handelsverkehr von Galveston im Jahre 1881	„	248
Jahresbericht aus St. George (Bermuda) für 1881	Maiheft	270
Bericht über den Handel und die Industrie von Chicago im Jahre 1881	Juliheft	366
Bericht aus Wilmington (Nordcarolina) über die Ausfuhr während des Jahres vom 1. April 1881 bis 31. März 1882	Augustheft	440
Jahresbericht aus Veracruz für 1881	Septemberheft	489
Jahresbericht aus Montreal für 1881	„	491
Jahresbericht aus New-Orleans für 1881 . .	„	494
Jahresbericht aus Boston für 1881	Oktoberheft	577
Jahresbericht aus Savannah für 1881 . . .	„	581
Jahresbericht aus Toronto für 1880/81 . . .	Novemberheft	688
Jahresbericht aus Guadalajara für 1881 . . .	„	690

IX. Westindien und Mittelamerika.

Jahresbericht aus Santa Ana über Handel und Schifffahrt im Freistaate Salvador für 1879/80	Januarheft	62
Jahresbericht aus Retalhuleu (Guatemala) für 1880	Märzheft	168
Jahresbericht aus Leon (Nicaragua) für 1880 .	„	185
Jahresbericht aus Cienfuegos für 1881 . . .	Maiheft	271
Jahresberichte aus Hayti für 1881, bezw. 1880	Augustheft	396
Jahresbericht aus Santo Domingo für 1881 . .	„	403
Jahresbericht aus Kap Hayti für 1881 . . .	Septemberheft	461
Jahresbericht aus Port de Paix für 1881 . .	Novemberheft	694
Jahresbericht aus Coban (Guatemala) für 1881	„	695
Jahresbericht aus Santiago de Cuba für 1881	Dezemberheft	708

X. Südamerika.

Jahresbericht aus Asuncion für 1880	Januarheft	63
Jahresbericht aus Rio Grande do Sul für 1880	Februarheft	99
Bericht aus Buenos Aires über die Deutschen Exportinteressen in Argentinien	„	106
Bericht aus Buenos Aires über den auswärtigen Handel der Argentinischen Republik im Jahre 1880	Märzheft	188
Jahresbericht aus Puerto Montt für 1881 . .	Maiheft	271
Jahresbericht aus Iquique für 1881	Juniheft	290
Jahresbericht aus Valdivia für 1881	Juliheft	379
Jahresbericht aus La Guaira für 1881 . . .	„	381
Bericht über die wirthschaftliche Lage Brasiliens	Augustheft	404
Jahresbericht aus Paranaguá für 1881 . . .	„	425
Handelsbericht aus Ciudad Bolivar für 1880 und 1881	Septemberheft	459
Jahresbericht aus Guayaquil für 1881 . . .	„	460
Jahresbericht aus Pernambuco für 1881 . . .	Novemberheft	684
Jahresbericht aus Barranquilla für 1881 . . .	Dezemberheft	758

XI. Afrika.

Bericht aus Algier über die wirthschaftlichen Verhältnisse Algeriens, über Schifffahrt und Handel im Jahre 1880 und den Deutschen Schiffsverkehr im Jahre 1881	Aprilheft	240
Jahresbericht aus Port Louis (Mauritius) für 1881	„	246
Jahresbericht aus Monrovia für 1881	Juniheft	292
Jahresbericht aus Zanzibar für 1881	„	320
Jahresbericht aus Mozambique für 1881 . . .	Juliheft	384
Jahresbericht aus Kapstadt für 1881	Augustheft	426
Bericht aus Port Elizabeth über Schifffahrt und Handel der östlichen Provinz der Kapkolonie im Jahre 1881	„	427
Bericht über die Handelsverhältnisse der Regentschaft Tripolis	Septemberheft	469
Jahresbericht aus Lagos (Britisch-Guinea) für 1881	Oktoberheft	581
Jahresbericht aus D'Urban (Port Natal) für 1881	Novemberheft	637
Jahresbericht aus Bloemfontein für 1881 . .	„	686
Handel und Schifffahrt des Sultanats Marokko im Jahre 1881	Dezemberheft	705
Jahresbericht aus Gaboon für 1881	„	708

XII. Australien und Polynesien.

Bericht aus Sydney über die Verschiffungen von Wolle aus Victoria, Neusüdwales, Südaustralien und Queensland im Jahre 1880/81 . . .	Februarheft	141
Bericht aus Sydney über die wirthschaftlichen Verhältnisse, Handel und Schifffahrt der Kolonie Westaustralien im Jahre 1880	„	142
Bericht aus Sydney über Handel, Schifffahrt und wirthschaftliche Verhältnisse Tasmaniens . .	Märzheft	145
Australische Statistik für 1880	„	148
Bericht aus Port Adelaide über die Schifffahrtsverhältnisse in Südaustralien	„	151
Jahresbericht aus Brisbane über die Kolonie Queensland für 1880	„	152

		Seite
Bericht aus Sydney über die Produktion und Ausfuhr von Gold in der Kolonie Victoria im Jahre 1881	Aprilheft	247
Bericht aus Sydney über den Handels- und Schifffahrtsverkehr zwischen den Australischen Kolonien und den Südsee-Inseln im Jahre 1880	Maiheft	272
Jahresbericht aus Apia für 1881	Juniheft	293
Wollbericht aus Australien	"	297
Bericht aus Sydney über die Verkehrs- und Produktionsverhältnisse von Neusüdwales im Jahre 1881, mit statistischer Uebersicht für 1880 . .	Augustheft	431
Bericht aus Melbourne über die Schifffahrtsverhältnisse im Jahre 1881	Septemberheft	448
Bericht aus Sydney über die Deutschen Interessen in Queensland	"	450
Bericht aus Sydney über Handel und Schifffahrt der Kolonie Victoria im Jahre 1881 . . .	Oktoberheft	582
Bericht aus Sydney über Produktion und Ausfuhr von Gold in Victoria im Jahre 1881	"	584
Jahresbericht aus Honolulu für 1881	Novemberheft	697
Jahresbericht aus Jaluit für 1881	Dezemberheft	768

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler und Sohn, Berlin, Kochstraße 69. 70.

Handelsberichte der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

I.]

Japan.

Handelsbericht aus Yokohama für 1880.[1])

I. a. Der Handel im Allgemeinen.

Noch mehr als im voraufgegangenen Jahre litt der Importhandel Japans im Jahre 1880 unter dem Drucke der andauernden Nothlage der Staatsfinanzen und den daraus resultirenden enormen und rapiden Kursfluktuationen.

Während 1879 der Diskonto zwischen 6 und 36 pCt. sich bewegt hatte, schwankte er im Berichtjahre zwischen den unerhört weiten Grenzen von 30 und 80 pCt., und Differenzen von 10 bis 16 pCt. innerhalb 24 Stunden kamen mehrmals vor. Schon in früheren Berichten wurde darauf hingewiesen, wie sehr ein solches Hin- und Herspringen der Kurse dem eingeborenen Händler die Aufrechterhaltung der mit dem fremden Kaufmann abgeschlossenen Kontrakte erschwert, und wie prekär es für ihn ist, Waarenbestellungen zu machen und überhaupt Verpflichtungen auf längere Zeit hinaus einzugehen. Wenngleich daher nicht geleugnet werden kann, daß unter dem Drucke dieses Uebels dem soliden Theil des Handelsstandes manches Geschäft, welches ein geregelter Geldmarkt gestattet hätte, entgangen ist und Geschäfte fingirten Charakters, wie solche stets schwankende Geldverhältnisse begleiten, der Spekulation vielfach ihre gesunde Grundlage genommen und häufig zu Verlusten geführt haben, die dann ihrer Größe wegen mehr Aufsehen erregten, als die bescheideneren und weniger schnellen Gewinnste des legitimen Geschäfts, so darf dennoch angenommen werden, daß das Ergebniß des Handels Japans mit dem Auslande im Jahre 1880 im großen Ganzen nicht wesentlich unter dem Durchschnitt ausgefallen ist.

Bis zum April war das Geschäft für den Importeur sogar recht befriedigend gewesen, als das Papiergeld plötzlich im Laufe weniger Tage von 148 auf 162 (Papier-Yen für 100 Yen Silber) fiel und damit ein sofortiges Stocken des Geschäftsverkehrs eintrat. Es machten die Kurse nun zwar im darauffolgenden Monat einen ebenso plötzlichen Sprung nach der entgegengesetzten Richtung, und sie standen Ende Mai einmal sogar auf 136, hielten sich auch bis zum September zwischen 134 und 139, der Japanische Handelsstand war indessen eingeschüchtert worden und hatte durch diese Schwankungen zu schwere Verluste erlitten, als daß er es gewagt hätte, sich auf umfangreichere Unternehmungen einzulassen. Das Geschäft war noch nicht wieder recht in Fluß gekommen, als ein abermaliges rapides Fallen der Papiervaluta eintrat, und zwar zuerst im September um etwa 20 pCt. im Verlauf von neun Tagen, dann Ende Oktober während des kurzen Zeitraums einer Woche um weitere 20 pCt., so daß sie in den ersten Tagen des November ihren tiefsten Standpunkt im Jahre, nämlich 180 Papier-Yen für 100 Silber-Yen, erreichte. Von da an bis zum Ende des Jahres sprangen die Kurse in unaufhörlichen Sätzen hin und her — an einem Tage einmal um 16 pCt. —, so daß von einem Waaren-Importhandel in den letzten drei Monaten des Berichtjahres keine Rede sein konnte und dasselbe bei vollständigster Geschäftslosigkeit mit stark angesammelten Vorräthen schloß. Zu diesen Waarenvorräthen traten noch, um die Ueberführung des Marktes vollständig zu machen, die großen, aus Anlaß der im Jahre 1879 erzielten sehr günstigen Geschäftsresultate gemachten und den Konsum weit übersteigenden Waarensendungen, welche verursachten, daß die Ende des Jahres vorhandenen Waarenvorräthe noch einmal so groß waren, als der Konsum einer längeren Periode erheischt, ein Uebelstand, der allein vollständig ausreichend gewesen wäre, auf den Handel hemmend zu wirken und die Waarenpreise herabzudrücken. Die Depression wird noch das Jahr 1881 und vielleicht auch 1882 über anhalten, denn die vorhandenen Vorräthe müssen zunächst absorbirt werden, ehe neue Waaren mit Nutzen begeben werden können.

Nach Ansicht eines hiesigen erfahrenen Kaufmanns tragen die Indentgeschäfte zum großen Theil zu der periodisch sich wiederholenden Ueberführung des Japanischen Marktes bei, indem sie zu übertriebenen Spekulationen seitens der Japaner anregen. Kommen von einem Artikel, von welchem beispielsweise 10 000 Stück jährlich konsumirt werden, durch Indentgeschäfte 20 000 Stück an den Markt, so werden sofort die Preise geworfen, der Japaner nimmt in Folge dessen unter irgend einem Vorwande nicht ab, und der Europäische Importeur ist gezwungen, seine Waare mit 10 bis 20 pCt. Verlust auszubieten oder für längere Zeit auf Lager zu halten. Den Fabrikanten ist deshalb zu rathen, ihre Produkte lieber zu konsigniren oder gegen baar zu verkaufen und sich nicht auf Indentgeschäfte einzulassen, bei denen der Hauptvortheil stets auf Seite der Japaner liegt. Denn gehen die Waarenpreise in die Höhe, so kommt diese Hausse letzteren zu gute, fallen sie aber, so sucht der Eingeborene auf alle mögliche Weise sich von den eingegangenen Verpflichtungen zu befreien, um dem Verluste zu entgehen, sei es durch Benutzung des Umstandes, daß die Waare ein oder zwei Tage später, als im Kontrakt festgesetzt war, eintrifft, sei es, daß die Nuance einer Farbe nicht ganz genau mustergetreu oder die Verpackung nicht streng nach Vorschrift ausgefallen ist. Kann er sich auf keine Weise seiner Verbindlichkeit entledigen, so erklärt er sich fallit und unfähig, die Waare abzunehmen, und da die Erfahrung gelehrt hat, daß in Konkursen Japanischer Staatsangehöriger nie eine Masse vorhanden ist, so hat der fremde Kaufmann bezw. Fabrikant schließlich das Resultat der verfehlten Spekulation des Japaners zu tragen, ohne im entgegengesetzten Falle den Nutzen daraus zu ziehen.

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1880 II. S. 507.

Das Exportgeschäft ist natürlich gleichfalls, wenn auch in geringerem Grade und in entgegengesetzter Weise, durch die oben erwähnten ungeregelten Geldverhältnisse beeinflußt worden. Dasselbe hätte unzweifelhaft eine noch viel bedeutendere Abnahme erfahren, wenn die durch die Schwankungen des Papiergeldes angespornte Spekulation nicht in der vermehrten Produktion einerseits und dem regeren Bedarf der Amerikanischen Märkte andererseits eine Stütze gefunden hätte. Von Seide z. B. haben die Vereinigten Staaten große Quantitäten der besten Sorten absorbirt, und die von mancher Seite aufgestellte Behauptung, daß in Zukunft der größere Theil dieses Stapelartikels seinen Weg dorthin nehmen werde, scheint nicht allzu gewagt zu sein. Was Europa betrifft, so verhinderte ein stetiges Zurückgehen der Preise daselbst, daß die Ausfuhr dorthin die frühere Höhe erreichte, während die bessere Lage der Landbevölkerung in Japan es ihr ermöglichte, mehr als gewöhnlich für den eigenen Gebrauch zurückzubehalten. Die Produktion hat indessen Schritt sowohl mit dem erhöhten Konsum im eigenen Lande, wie mit dem in Amerika gehalten. Die Maulbeerpflanzungen haben namentlich in den großen Seidenindustrie-Distrikten, aber auch anderwärts große Ausdehnung erfahren, und Umstände, welche in früheren Jahren die Regelmäßigkeit der Zufuhren zuweilen hinderten, treten jetzt sehr selten ein, seitdem die Seidenzucht mehr auf wissenschaftlicher Grundlage betrieben wird.

Das Angebot von Seidenraupeneiern für den Export war im Berichtjahre weit geringer, als im vorhergegangenen, und es fand eine erfolgreiche Konkurrenz zwischen Japanischen und Italienischen Kartonshändlern statt. Einige gewinnreiche Verkäufe wurden von ersteren, welche ihre Waaren selbst nach Mailand begleitet hatten, dort abgeschlossen, so daß etwa 57 000 Kartons bester Qualität von den Produzenten dem Markt in Yokohama entzogen wurden. Diese Verringerung der Vorräthe erhöhte natürlich den Werth der übrigen und ermöglichte es den Verkäufern, sehr lukrative Preise zu erlangen.

Auch der Theehandel hat sich immer mehr ausgedehnt. Der Markt war im Allgemeinen in Amerika nicht günstig, dagegen ist der Konsum mehr als in einem nur gleichen Verhältniß gestiegen, so daß im Ganzen das Jahr 1880 als kein unbefriedigendes, weder für den Pflanzer, noch für den Exporteur, angesehen werden kann. Die Qualität des Thees hat sich indessen etwas verschlechtert, und es wäre zu wünschen, daß derselbe wieder in der früheren Güte hergestellt würde.

Ein Charakteristikum der Handelsgeschichte des Berichtjahres ist die nie zuvor in so markirter Weise hervorgetretene Rührigkeit der Japanischen Handelsgesellschaften, welche, obwohl zum Theil seit Jahren bestehend, doch an dem überseeischen Handel vorher nur in geringem Maße betheiligt gewesen waren.

Das Bestreben der Nation, den Handel mit dem Auslande den Händen der in den Vertragshäfen angesiedelten fremden Kaufleute zu entwinden und mit anderen Ländern in direkten Verkehr zu treten, trat nie so offenkundig wie im Berichtjahre hervor. Diese Kompagnien waren denn auch am Gesammthandel mit dem Auslande in bedeutendem Umfange betheiligt und drohen, da sie gut fundirt sein sollen, eine gefährliche Konkurrenz für den fremden Kaufmann zu werden. Ihr Antheil an der Einfuhr belief sich auf 936 427 Yen oder 3,6 pCt., an der Ausfuhr auf 3 771 906 Yen oder 20 pCt.

Die mächtigsten dieser Gesellschaften sind die Mitsui Bussan Kwaisha, die Okura Gumi, Kosho Kwaisha, Kogiyo Kwaisha und Boyeki Shokwai, und von diesen wiederum ist es die Mitsui Bussan Kwaisha in Tokio, welche durch ihren großartigen Geschäftsumfang und ihre umsichtige Leitung den ersten Rang einnimmt. Sie wurde im Jahre 1876 gegründet und ist ein Schwesterinstitut der Bank Mitsui. Diese Gesellschaft verfügt über ein großes Kapital, und ihre Betheiligung sowohl am Import wie am Export ist sehr bedeutend. Sie unterhält Zweigniederlassungen in Hongkong, Schanghai, London, Paris und New-York und in allen größeren Handelsplätzen Japans, auch ist sie Hauptaktionärin der im September 1879 neu gegründeten Segelschifffahrts-Gesellschaft Fuhansen Kwaisha, welche sich den Betrieb der Küstenschifffahrt mit Fahrzeugen Europäischer Bauart zur Aufgabe macht, sowie der Japanischen Seeversicherungs-Gesellschaft Hokin Kwaisha.

Die Okura Gumi etablirte sich im Jahre 1874 und beschäftigte sich mit der Einfuhr fremder Waaren aus London, Paris 2c.; auch besitzt sie ein Kontor in Fusan auf Korea, wohin sie lebhaften Handel treibt.

Die Kosho Kwaisha wurde im Jahre 1875 in der Absicht gegründet, den Ausfuhrhandel mit Japanischen Kunst- und Industriegegenständen (Porzellan-, Lack-, Metallwaaren 2c.) zu fördern. Angeblich bestrebt sich diese Gesellschaft, die guten Traditionen in der Japanischen Kunstindustrie zu erhalten und dem Verfall des Japanischen Kunststils vorzubeugen, namentlich ihn vor modernen Europäischen Einflüssen zu bewahren.

Die Gründung der Kogiyo Kwaisha datirt aus dem Jahre 1876, und ihr Geschäft besteht in der Exportation der Produkte der Insel Yezo, namentlich von Seetang und gedörrten Fischen, nach Schanghai und Hongkong, wo sie Zweigniederlassungen besitzt, welcher Handelszweig bisher fast ausschließlich in den Händen Chinesischer Kaufleute sich befand.

Das jüngste dieser Institute ist die Boyeki Shokwai, welche im Jahre 1880 sich konstituirte. Sie betreibt ein ähnliches Geschäft, wie das der Mitsui Bussan Kwaisha, und hat Agenturen in London und New-York. Sie verfügt indessen nur über ein Kapital von 200 000 Yen und muß mithin in ihren Unternehmungen vorsichtig sein.

Der Werth des Handels des Jahres 1880 mit dem Auslande beziffert sich auf 44 801 730 Silber-Yen, gegen 42 479 585 Yen im Jahre 1879. Hiervon fallen auf die Einfuhr 26 223 817 Yen oder 2 716 275 Yen mehr als im Vorjahre, während die Ausfuhr 18 577 913 Yen oder 394 130 Yen weniger als im Jahre 1879 aufzuweisen hat.

b. Deutschlands Antheil.

Der Antheil der in Yokohama ansässigen Deutschen Handelsfirmen betrug für das Jahr 1880 7 076 174 Silber-Yen, etwa 28 301 000 Mark, d. i. etwa 15¼ pCt. vom Werthe des Gesammthandels. Gegen die Resultate des Jahres 1879 zeigt sich somit eine Abnahme um etwa 4 479 000 Mark. Von dem Antheil der Deutschen an dem Handel in Yokohama entfallen auf die Einfuhr 5 469 788 Yen und auf die Ausfuhr 1 606 386 Yen. Direkt aus Deutschland wurden von Deutschen Handelshäusern Waaren eingeführt zum Werthe von 1 100 579 Yen, während die Ausfuhr nach Deutschland sich auf 120 820 Yen belief. Der direkte Handel der hiesigen Deutschen mit Deutschland war an den obigen Summen mithin mit 1 221 399 Yen betheiligt, welcher Werth demjenigen des Vorjahres um 1 198 000 Mark nachsteht.

Wenn nun auch dieses Ergebniß geringer ist, als in 1879, so ist doch kein Grund vorhanden, anzunehmen, daß der Handel der Deutschen im Allgemeinen im Rückschritt begriffen ist. Die höchste Summe, mit der die Deutschen jemals an dem hiesigen Handel theilnahmen, wurde im Jahre 1879 und hauptsächlich dadurch erreicht, daß sich verschiedene Deutsche Handelshäuser mit bedeutenden

Summen an der Ausfuhr von Thee und Seide betheiligten, Artikel, welchen der Deutsche Handelsstand vorher und auch im Berichtjahre keine besondere Beachtung geschenkt hatte, und es ergiebt sich somit, abgesehen von der verringerten Seiden- und Thee-Ausfuhr und in Anbetracht der in Japan herrschenden, den Handel belästigenden Geldkrisis, immerhin noch ein günstiges Resultat für die Betheiligung der hiesigen Deutschen am Gesammthandel.

Nach sachverständiger Schätzung entfallen von der Total-Einfuhr, die sich auf 26 223 817 Yen beziffert, etwa 6 pCt. oder etwa 6 300 000 Mark auf den Werth der aus Deutschland bezogenen Waaren, welcher Betrag auch diejenigen Deutschen Waaren umfaßt, die von nichtdeutschen Handelshäusern in Yokohama eingeführt worden sind.

Die Waarenlieferungen aus Deutschland haben auch im Berichtjahre wieder häufig Anlaß zu bitteren Klagen gegeben und dem hiesigen Importeur oft herbe Verluste bereitet. Von einer Anzahl von Fällen sollen die folgenden an dieser Stelle kurze Erwähnung finden:

Auf Grund von Mustern, welche ein Fabrikant in Berlin einem hiesigen Handelshause übersandt hatte, empfing derselbe den Auftrag, eine Quantität „wollener Shawls" zu liefern. Der Auftrag wurde ausgeführt, und der Fabrikant ließ an die Hamburger Agenten des hier ansässigen Handelshauses Muster abgehen, welche die gelieferte Waare repräsentiren sollten. Diese Muster, welche mit den Originalmustern in jeder Beziehung übereinstimmten, wurden nach Yokohama befördert und die gleichzeitig übersandten Fakturen daraufhin anerkannt und bezahlt.

Bei Ablieferung der Waare an den Japanischen Käufer ergab sich indessen:

1) daß die einzelnen Shawls bedeutend loser als die Muster gewebt waren und ein Mindergewicht von durchschnittlich 13 pCt. gegen letztere hatten;

2) daß ein Dessin in der Lieferung enthalten war, welches nicht bestellt worden war;

3) daß zwei Dessins — von sechs — sehr oberflächlich und ungenau hergestellt und bei dem einen eine in Japan sehr unbeliebte röthliche Nuance willkürlich eingefügt war;

4) daß ein Theil der Waare mit losen, statt geknoteten Fransen geliefert worden war.

In Folge dieser Mängel, die durch Besichtigung eines amtlich bestellten Sachverständigen Bestätigung fanden, verweigerte der Japanische Auftraggeber die Abnahme der Waare, und erst nach langen Unterhandlungen erklärte er sich bereit, dieselbe mit einer Preisherabminderung von 15 pCt. auf den ursprünglich vereinbarten Kaufpreis abzunehmen.

Der Berliner Fabrikant dagegen bestritt seine Schadenersatzpflicht, indem er zwar die Möglichkeit eines kleinen Mindergewichts zugab, sich für dasselbe aber nicht verantwortlich hielt, weil, obschon die Fakturen das beanspruchte Gewicht enthielten, nicht nach Gewicht verkauft worden sei, ein derartiges Untergewicht auf die Qualität überhaupt keinen Einfluß haben könne. Die Abweichungen von den Nuancen wurden den Schwierigkeiten in der Färberei zur Last gelegt, und für die losen Fransen wurde die angeblich zu kurz bemessene Lieferungsfrist in Anspruch genommen. Welcher Manipulation es zuzuschreiben ist, daß die nach Hamburg gesandten Gegenmuster, die gleichzeitig mit der Waare von der Fabrik abgeschickt wurden, ordnungsmäßig und vollwichtig hergestellt waren, während die Waare selbst so wesentliche Abweichungen zeigte, darüber enthält der bezügliche Fabrikant sich jeder Aeußerung. Wie das gar nicht bestellt gewesene Dessin in die Lieferung seinen Weg gefunden hat, läßt derselbe gleichfalls unerörtert, ebenso wie die nachlässige Ausführung zweier anderen Dessins und die Einführung einer Nuance, die überhaupt nicht bestellt war, ganz und gar unerwähnt bleiben.

Dieser Fall bedarf keines Kommentars, und die aigrirte Aeußerung des Inhabers des geschädigten Handelshauses, weder jenem Hause in Berlin noch irgend einem anderen Deutschen Fabrikanten wieder Wollwaaren in Bestellung geben zu wollen, darf nicht Wunder nehmen.

Ein anderer Fall:

Eine Sendung Musseline aus Sachsen, für welche die Breite von 30 Zoll ausdrücklich bestellt war, langte hier an, und die Stücke erwiesen sich als nur 28 Zoll breit. Der Fabrikant erklärte, daß die Stücke auf den Stühlen 30 Zoll Breite gehabt hätten und später eingeschrumpft wären, eine Erklärung, die indessen den Japanischen Käufer nicht befriedigen konnte, der für 30 Zoll breite Waare kontrahirt hatte. Der Fabrikant, welcher sich trotzdem weigerte, den Schaden zu tragen, wurde indessen gerichtlich dazu verurtheilt.

Ein dritter Fall:

Ein hiesiges Handelshaus hatte mit einem Deutschen Fabrikanten in Gera das Uebereinkommen getroffen, für seine Rechnung monatlich 10 000 Stück Musseline zu verkaufen. Als etwa 50 000 Stück abgesetzt waren, traf aus dem Innern des Landes die Nachricht ein, daß die Stücke sämmtlich kurzes Maß zeigten, wodurch die gedachte Firma bedeutende Verluste erlitt, insofern ihr der Verkauf der Waare zu marktgängigem Preise unmöglich war, weil die Käufer sich lieber Französischer Waare zuwandten, die mit Bezug auf Maß und Vorzüglichkeit der Ausführung bis jetzt ihren Ruf unverletzt erhalten hat.

Der Fabrikant führt als Entschuldigung an, daß seine Stücke zu kurz ausgefallen wären, weil sie mit alten, ausgemessenen Ellen, die er indessen sofort durch neue ersetzt habe, gemessen worden wären. Es sind dies Fehler, die nicht vorkommen dürfen; werden sie doch seitens der Französischen Fabrikanten vermieden.

Ein fernerer Fall:

Bei Inspektion einer Sendung Toilettenseife aus Frankfurt a. M. ergab sich, daß die Schachteln, welche 3 Dutzend Tabletten enthalten sollten, Seife verschiedener Qualität aufzuweisen hatten, Abweichungen in der Farbe zeigten und in Europa auch schlecht verpackt waren. Das Gewicht ergab gegen die Faktura einen Verlust von 30 pCt., der unmöglich durch Eintrocknen entstanden sein konnte. Die Japanischen Käufer reklamirten und wurden entschädigt, dem Fabrikanten aber, der in diesem Falle noch nicht bezahlt war, wurde die Differenz abgezogen, was er sich auch ruhig gefallen ließ.

Bei der chemischen Untersuchung von 500 Kilogramm Nickel, welches ein Etablissement in Hannover geliefert hatte, stellte sich heraus, daß die gelieferte Waare nicht, wie bestellt, 75 pCt. nickelhaltig war, sondern nur 30 pCt. Nickel enthielt. Die Waare wurde dadurch unverkäuflich, und die Lieferanten sträuben sich trotzdem, das geschädigte Handelshaus schadlos zu halten.

Ein weiterer Fall zeigt schließlich, wie sehr es bei der Ausführung von Bestellungen aus Japan darauf ankommt, daß selbst die äußere Umhüllung genau nach Muster geliefert wird. Von einem Japanischen Händler in Bestellung gegebene 1500 Flaschen Jodkalium kamen hier an und wurden mit Bezug auf Qualität für vorzüglich erklärt. Der Besteller verweigerte aber trotzdem die Abnahme der Waare, wahrscheinlich weil die Konjunkturen für den Weiterverkauf derselben ihm nicht günstig schienen, unter dem Vorwande, daß die Flaschen nicht, wie das Muster, viereckig, sondern achteckig seien. Der Japaner, hierauf bei dem Japanischen Tribunal auf Abnahme verklagt, gewann den Prozeß, weil die Waare nicht nach Muster (in der viereckigen Flasche) geliefert worden war.

II. Einfuhr.

In der Waareneinfuhr zeigen die folgenden Artikel eine Zunahme:

Medizinalien	um	225 504 Yen,
halbseidene Waaren	„	179 904 „
Maschinen	„	116 016 „
Farbwaaren aller Art	„	115 085 „
Taschenuhren	„	86 148 „
Wand- und Standuhren	„	53 686 „
Leder	„	20 263 „
Schirmgestelle	„	18 064 „

Die nachstehenden Einfuhrartikel dürften theils wegen ihrer Bedeutung für den Japanischen Handel im Allgemeinen, theils weil an ihrer Einfuhr der Deutsche Handel und die Deutsche Industrie betheiligt sind, eingehendere Besprechung verdienen:

Grey Shirtings. Der Verbrauch dieses Artikels hat sich besonders für 6-, 7- und 8¼-pfündige Waare sehr verringert. Es wurden von

	6- und 7-	8¼- und 9-pfdn. Shirtings	
im Jahre 1879	50 759	243 459	622 878 Stück,
„ „ 1880	25 825	151 359	615 949 „

zum Durchschnittspreise von 1,55 1,90 2,50 Yen, im Gesammtwerthe von 1 829 000 Yen, aus den Magazinen abgenommen.

Englische Garne. Die geringere Einfuhr von Shirtings und die trotz des schlechten Geschäfts bedeutend vermehrte Abnahme von Garnen weisen darauf hin, daß die einheimischen Webstühle thätiger gewesen sind. Der Konsum von 10/24 und 28/32 Garnen hat sich bedeutend, der von 38/42 Medium sogar sehr beträchtlich vermehrt. Die Ablieferungen in 1880 betrugen 70 394 Ballen zum Gesammtwerthe von 7 127 000 Yen. Dieser Betrag vertheilt sich auf die einzelnen Nummern wie folgt:

16/24	45 47	Ballen	zum	Durchschnittspreise	v.	31	Yen	pro Ballen,
28/32	17 641	„	„	„	„	35	„	„ „
38/42	4 756	„	„	„	„	39	„	„ „
32/42 Double-Garne	2 750	„	„	„	„	39	„	„ „

Bombay-Garne. Wie vorauszusehen war, hat die Einfuhr dieser Garne wegen der günstigen Konjunkturen in Ostindien bedeutend abgenommen, und die Verschiffungen hierher wurden erst wieder umfangreicher, als das Geschäft in Ostindien lebloser wurde. Es wurden abgeliefert 10/14 bis 16/24 9136 Ballen im Gesammtwerthe von 845 000 Yen. Die Mindereinfuhr kam den Englischen 16/24 Garnen zu statten.

Velvets. Auch in diesem Artikel hat sich der Konsum vermehrt. Die Ablieferungen betrugen 58 221 Stück von 22 Engl. Zoll Breite und 35 Yards Länge zum Gesammtwerthe von 499 000 Yen.

Musseline. Das Geschäft war zu Anfang des Jahres befriedigend, und die Preise hielten sich fest bis zum Februar, wo sie in Folge der großen Papiergeld-Fluktuationen matter wurden. Die bald darauf in Europa für das Rohmaterial eintretende Hausse bewirkte auch eine Preiserhöhung für fertiges Fabrikat, der die hiesigen Notirungen indessen nicht folgten, weil größere Vorräthe, als der Konsum erheischte, am Platze lagerten und die Inhaber ihre Waaren, die sie noch zu den früheren wohlfeileren Notirungen eingekauft hatten, zu den hier herrschenden Preisen verkauften. Die Einfuhr von Deutschen Musselinen war bedeutend und betrug wohl zwei Drittel der Gesammteinfuhr. Französische Waare wurde indessen in Folge der an anderer Stelle besprochenen Mängel des deutschen Fabrikats lieber gekauft und erzielte höhere Preise. Der Fabrikation wird seitens der Deutschen Fabrikanten noch immer nicht die ihr gebührende Aufmerksamkeit zu Theil. Viel Schuld trifft das Garn, welches verarbeitet wird. Dasselbe ist zu weich, und dadurch rauhen die Stücke und verlieren an Ansehen, wenn sie mehrere Male gehandhabt worden sind. Eine Folge des weichen Materials ist ferner das Einlaufen der Stücke nach der Messung, welche nach der Färbung vorgenommen wird. Es liegen Fälle vor, daß auf diese Weise trotz gewissenhaftester Behandlung der Waare am hiesigen Platze Kurzmaß festgestellt wurde, welches die Waare in Mißkredit brachte, weil der Japanische Käufer sich absichtlich betrogen glaubte. Die Französischen Fabrikanten wissen diesen Uebelstand zu vermeiden, und schenkt man der Beseitigung desselben Deutscherseits mehr Beachtung, dann steht der weiteren Entwickelung des Absatzes um so weniger im Wege, als die Färbung der Deutschen Waare jetzt nichts mehr zu wünschen übrig läßt.

Die Preise für die Hauptsorten glatter Musseline wurden in 1880 wie folgt notirt:

	Deutsche.		Französische.	
Januar	16½ bis 16¾	Yen-Cents	17 bis 17½	Yen-Cents.
Februar	16½ „ 16,65	„	17 „ 17,35	„
März	16¾ „ 17½	„	17½ „ 17¾	„
April	16½ „ 16⅞	„	17¼ „ 17,60	„
Mai	16¼ „ 16¾	„	17¼ „ 17¾	„
Juni.....	17 „ 17½	„	17½ „ 18	„
Juli	17 „ 17½	„	17½ „ 18	„
August	16¼ „ 16½	„	17½ „ 17¾	„
September ..	16½ „ 16½	„	17 „ 17½	„
Oktober.....	16¼ „ 16½	„	17 „ 17½	„
November ..	16¼ „ 16½	„	16,85 „ 17¼	„
Dezember ...	16 „ 16,35	„	16½ „ 17	„

Die vorstehenden Zahlen zeigen, daß Französische Waare sich durchweg besser verkauft hat, als Deutsche, weil das Deutsche Fabrikat neuerdings wegen kurzen Maßes der einzelnen Stücke mit Mißtrauen angesehen und nicht mit derselben Lust als in den Jahren 1878 und 1879 gekauft wurde.

Tuche. Das Geschäft war während des ganzen Jahres schleppend und im höchsten Grade unbefriedigend. Die Verkaufs-Saison für diesen Artikel begann zu einer Periode, wo das Geschäft im Allgemeinen bereits stockte, und bei Befriedigung des an und für sich geringfügigen Bedarfs des Landes machte sich die Entwerthung des Papiergeldes besonders fühlbar.

Qualitäten, welche bis dahin für Armee- und Marinezwecke gekauft worden waren, wurden zum größeren Theil durch inländisches Produkt ersetzt, und die von der Regierung in Tokio eingerichtete Tuchfabrik befriedigt jetzt den bezüglichen Bedarf fast gänzlich. Seitdem ist die betreffende Fabrik unter Bedingungen, die für die Regierung sehr ungünstig waren, in Privatbesitz übergegangen; außerdem sind aber dem gegenwärtigen Inhaber auch für die Zukunft in Gestalt von Garantien hinsichtlich des Preises und der Abnahme seines Fabrikats derartige Vortheile zugesichert worden, daß die Konkurrenz des Auslandes unmöglich geworden ist.

Flanelle. Die geringe Einfuhr gestattete lohnende Verkäufe, und der Artikel ist zu den wenigen zu zählen, die nicht unter dem Druck der Verhältnisse gelitten haben. Deutsches Fabrikat wird, weil es wohlfeil und gut gearbeitet ist, gern gekauft, und nach Ansicht Japanischer Händler wird der Bedarf davon zunehmen. Die

Notirungen für gewöhnliche Export-Qualität waren durchschnittlich für weiße Waare 35 bis 40 Cents, für roth und violet 23 bis 27 Cents pro Yard.

Droguen und Medizinalien. Deutsches Fabrikat erfreut sich großer Beliebtheit, und sein Verbrauch nimmt stetig zu. Es sind insbesondere die Erzeugnisse der „Chemischen Fabrik auf Aktien" (vorm. E. Schering) in Berlin, von Emanuel Merck in Darmstadt, Gehe u. Co. in Dresden und Friedrich Jobst in Stuttgart, die in Japan in Aufnahme gekommen sind und gern gekauft werden. Es kann daher nicht dringend genug empfohlen werden, bei der Aufmachung im Gewicht nicht zu geizen, wie dies hin und wieder vorkommen soll, und auch auf die äußere Ausstattung und Verpackung die größtmögliche Sorgfalt zu verwenden, ferner das eigene Fabrikat am Fabrikationsorte zu den gleichen Bedingungen zu verkaufen, wie dies durch die in England bestellten Agenten geschieht, damit der Handel mit Erzeugnissen Deutscher Industrie von Deutschland und nicht von England aus betrieben wird.

Die einzelnen Artikel selbst wurden natürlich durch die schlechte Lage des Marktes in Mitleidenschaft gezogen, wie dies aus folgenden Preisvergleichungen ersichtlich ist:

		Preis Anfang 1880.	Preis Ende 1880.
Strychnin	die Unze	1 Yen 70 Cents.	1 Yen 28 Cents.
Atropin	„ „	8 „ — „	7 „ — „
Ferrum reductum	das Engl. Pfund	— „ 90 „	— „ 75 „
Chloratum hydratum	„ „ „	1 „ 40 „	— „ 90 „
Acidum carbolicum	„ „ „	— „ 45 „	— „ 23 „
Acidum salicylicum	„ „ „	2 „ 25 „	2 „ — „
Morphium sulphuricum ½ / „ muriaticum ½	„ „ „	2 „ 65 „	2 „ 75 „
Jodkali	das „ „	4 „ 75 „	3 „ — „
Natron bicarbonicum	das Faß von 112 Engl. Pfd.	3 „ 80 „	3 „ — „

Nur Morphium erfuhr eine schwache Preissteigerung, während alle übrigen Artikel im Laufe des Jahres nicht unbeträchtlichen Preisreduktionen unterworfen waren. Mit Bezug auf Atropin ist zu bemerken, daß Atropinum hydrochloricum gegenwärtig lieber gekauft wird, als Atropinum sulphuricum.

Chininum sulphuricum ist ein sehr wichtiger Artikel, der indessen während des ganzen Jahres nicht höher als 2,90 bis 3,10 Yen die Unze werthete, wofür derselbe nicht herausgelegt werden kann. In Europa waren die Preise stets hoch und fest, in Folge der hier vorhandenen Vorräthe übte dies aber auf hiesigen Markt wenig oder gar keinen Einfluß aus. Ende 1880 befanden sich etwa 8000 Unzen auf Lager.

Acidum tartaricum blieb während des Jahres, von einigen unbedeutenden Preisschwankungen abgesehen, unverändert und hielt sich auf einem Durchschnittspreise von 53 bis 55 Cents für die Unze.

Acidum carbolicum. Die Preise fielen bis auf 50 pCt. unterm Kostenpreise. Dieses Fabrikat wird, insbesondere bei herrschenden Epidemien, als Desinfektionsmittel gebraucht und wurde, weil die Vorräthe gering waren, während der Cholera-Epidemie in 1879 mit über 2 Yen für das Engl. Pfund bezahlt. Solche Preise, welche ganz ausnahmeweise erzielt worden waren, hatten große Zufuhren zur Folge, und da das Wiedereintreten der Epidemie, worauf man spekulirt hatte, ausblieb, mithin kein außergewöhnlicher Bedarf vorhanden war, so wurde das in Rede stehende Fabrikat fast unverkäuflich.

Chloroform. Die Notirungen waren wegen der am Platze vorhandenen großen Vorräthe niedrig und während des ganzen Jahres nicht höher aks 50 bis 60 Cents für das Engl. Pfund.

Bismuthum subnitricum wurde zu Anfang des Jahres zu befriedigenden Preisen verkauft, und zwar zu 2,40 bis 2,50 Yen für das Engl. Pfnnd. Aber auch in diesem Fabrikat fand eine Ueberführung des Marktes statt, was zur Folge hatte, daß die Preise bis auf 1,80 Yen für das Engl. Pfund wichen, ohne sich wieder zu erholen.

Glycerin hatte ebenfalls unter Ueberführung des Marktes zu leiden. Der Preis sank von 17 Cents bis auf 14 Cents für das Engl. Pfund, und die Vorräthe waren gegen Ende des Jahres sehr beträchtlich.

Phosphorus amorphus erzielte zwischen 1 und 1,15 Yen für das Engl. Pfund. Die Hauptbezugsquelle war bisher England; der Konsum dieses Fabrikats hat durch die sich mehr und mehr ausbreitende Fabrikation von Zündhölzern sehr zugenommen und sollte nach Meinung hiesiger Sachverständigen auch von Deutschland mit Nutzen befriedigt werden können.

Manche chemische und pharmazeutische Präparate, die früher aus Europa bezogen wurden, kommen als Einfuhrartikel jetzt kaum noch in Betracht, weil die Japaner sie in neuer Zeit selbst herstellen und theilweise ganz vorzügliche Präparate liefern. Es sind hier zu nennen: alle Arten von Säuren, Kalomel, Aurum chloratum, Argentum nitricum, mehrere Arten Spiritus, Leberthran ꝛc., welche sich alle durch Reinheit und Wohlfeilheit auszeichnen und theilweise schon zur Ausfuhr gelangen.

Es dürfte bereits bekannt sein, daß die sämmtlichen zur Einfuhr kommenden chemischen und pharmazeutischen Präparate von einer zu diesem Zweck eingesetzten Behörde auf ihre Qualität geprüft und mit dem für den Absatz im Lande erforderlichen Stempel nur dann versehen werden, wenn sie tadellos befunden und der Pharmazie desjenigen Landes entsprechen, wo sie fabrizirt worden sind.

Farbwaaren und insbesondere Anilinfarben spielen in der Einfuhr aus Deutschland eine der Hauptrollen.

Magenta Ia wurde bei etwas beschränkter Nachfrage mit 2,80 bis 3 Yen das Kätti[1]) bezahlt.

Magenta IIa. werthete 1,80 bis 2,25 Yen.

Violet Ia 2,80 bis 3,25 Yen.

Violet IIa 1,80 bis 2,20 Yen.

Nach Blau war durchgehends nur wenig Nachfrage, und es waren nur geringere Qualitäten zu Preisen von 2 bis 2,25 Yen für das Kätti begehrt.

Korallin hat während des Berichtjahres sehr an Bedeutung verloren, weil neuere Präparate, wie z. B. Safranin und Cochenille-

[1]) 1 Kätti = 1⅓ Engl. Pfund.

Scharlach, eingeführt wurden, die dem Korallin vorgezogen werden. Von den beiden letztgenannten Farben wurden größere Quantitäten eingeführt. Cochenille-Scharlach wurde ganz im Anfang sehr hoch bezahlt, mit 4,50 bis 5 Yen für das Kätti, in Folge starker Zufuhren gingen aber die Preise zurück, und Qualitäten von gleicher Güte wurden gegen Ende des Jahres zu etwa 3,25 Yen das Kätti verkauft.

Methyl-Grün hatte unter der Ueberführung des Marktes zu leiden; gute Qualitäten wurden nicht höher als mit 1,90 bis 2,10 Yen das Kätti bezahlt.

Nach Braun war nur wenig Begehr. Der Absatz dieser Farbe wird wohl immer beschränkt bleiben, weil die braunen Nuancen durch Zusammensetzungen produzirt werden. Dagegen hat

Nigrosin (Grau) an Absatz zugenommen. Gute Qualitäten erzielten durchschnittlich 2,35 bis 2,50 Yen für das Kätti. Dem Nigrosin bluish shade (bläuliche Schattirung) wird der Vorzug gegeben.

Eosin, insbesondere yellow shade (gelbliche Schattirung), ist viel gekauft worden. Begehrt waren aber nur ganz feine Qualitäten, für welche 4,25 bis 4,75 Yen pro Kätti notirt wurden. Der Farbengeschmack der Japaner ist aber sehr veränderlich, und es hängt davon auch die Nachfrage nach den einzelnen Farben ab.

Soweit es sich beurtheilen läßt, werden in der nächsten Zeit Magenta, Violet, Grün, Grau und Scharlach am meisten begehrt sein, dagegen wird die Nachfrage nach Braun, Korallin, Safranin und Eosin geringer werden.

Von anderen Farbstoffen sind besonders wichtig:

Berliner Blau. Das Berichtjahr hat für diese Farbe keine günstigen Resultate zu verzeichnen. Die Verkaufs-Saison eröffnete mit etwa 72 Yen pro Pikul[1]) für Prima-Qualität, ein Preis, der Verlust ließ. Obschon Berliner Blau ein Artikel ist, der in Japan stark konsumirt wird und auch die Einstandspreise in Deutschland fest blieben, gingen in Folge bedeutender Ueberführung des Marktes die Preise doch stetig zurück. Gegen Ende des Jahres waren die Notirungen nicht höher, als 65 bis 68 Yen pro Pikul für Waare bester Qualität, und bessere Preise werden erst dann wieder erzielt werden, wenn die vorhandenen großen Vorräthe gelichtet sind.

Karmin kam nach langer Vernachlässigung zu Anfang 1880 wieder mehr zur Geltung, und die Preise stiegen anhaltend. Im Mai und April wurde beste Qualität mit 9,25 bis 9,50 Yen das Kätti bezahlt, die Preise wurden aber, als größere Zufuhren ankamen, wieder auf 7,50 Yen herabgedrückt.

Cochenille galt zu Anfang des Jahres 85 Cents das Engl. Pfund. In Folge plötzlich eingetretener starker Nachfrage gingen die Preise im Mai und Juni bis auf 1,35 Yen in die Höhe, um dann wieder auf 1 bis 1,10 Yen herabzusinken.

Blauholz-Extrakt. Hiervon waren aus dem Jahre 1879 bedeutende Vorräthe übernommen worden, die durch weitere Zufuhren bedeutend vergrößert wurden. Eine Folge war, daß der Artikel das ganze Jahr hindurch nur zu verlustbringenden Preisen abgesetzt wurde. Der Durchschnittspreis war 9 bis 10 Cents für das Engl. Pfund. Ende des Jahres war eine Besserung noch nicht eingetreten. Für

Ultramarin	Ia Qual.	war der Durchschnittspreis	14	bis 16	Yen,
„	IIa „	„ „ „	11	„ 13	„
Schweinfurter Grün	Ia Qual.	„	30	„ 33	„
„	„ IIa „	„	26	„ 28	„

pro Pikul.

[1]) 1 Pikul von 100 Kättis = 133⅓ Engl. Pfund.

Auch bei diesen Farben war die Ueberführung des Marktes daran schuld, daß bessere Preise nicht erzielt wurden.

Halbseidene Satins waren im Jahre 1879 mit bedeutendem Nutzen verkauft worden, was in 1880 eine so große Einfuhr zur Folge hatte, daß der Markt überführt und die Preise herabgedrückt wurden. Im November und Dezember war für beste Waare nicht mehr als 76 bis 78 Cents pro Yard zu verzeichnen.

Handtücher werden fast gar nicht mehr gekauft, wenigstens so weit es sich um die wohlfeile, für den Japanischen Konsum früher eingeführte Waare handelt. Auch die bekannten Englischen Turkish towels werden nicht mehr eingeführt, weil das Japanische Fabrikat das ausländische zu wohlfeileren Preisen zu ersetzen im Stande ist.

Strumpfwaaren. Es handelt sich hier nur um eine bekannte Qualität von gebleichten Mannssocken. Aber selbst hierin ist der Umsatz nur unbedeutend, und beste Waare erzielte nur 82 bis 87 Cents für das Dutzend, Waare zweiter Qualität 72½ bis 77½ Cents.

Glatte weiße Unterhemden und Unterhosen wurden mit 3 bis 4 Yen das Dutzend, je nach Qualität, bezahlt. Es sind dies die bekannten geschnittenen Waaren. Bessere Sorten werden nur wenig gekauft.

Zwirnhandschuhe. Die gewöhnlichen Atlashandschuhe mit baumwollenem Zwickel (ungefütterte Sommerwaare) brachten 80 bis 95 Cents für das Dutzend. Von gefütterter Winterwaare (baumwollenes Futter) waren nur geringe Vorräthe vorhanden, so daß die wenigen Partien, die herausgesandt wurden, sofort zu vortheilhaften Preisen von 1,75 bis 2 Yen für das Dutzend verkauft werden konnten.

Shawls und Komforters wurden in 1880 stark gekauft, insbesondere die viereckigen Cachenez, 33 Engl. Zoll im Quadrat inkl. Fransen. Die Preise schwankten, je nach Qualität und Assortiment, zwischen 3 und 4,25 Yen.

Notizbücher, Brieftaschen, wohlfeile Bleistifte werden nicht mehr eingeführt, weil jetzt die Japanische Industrie diese Gegenstände herstellt. Die in Japan fabrizirten gewöhnlichen Bleistifte scheinen den Anforderungen, die an sie gestellt werden, zu genügen und werden mit 25 bis 30 Cents das Groß bezahlt. Die besseren Sorten, als da sind Patentstifte, Gummistifte, feine Zeichenstifte, werden noch hin und wieder eingeführt, das Geschäft ist aber nicht lohnend und daher nicht zu empfehlen.

Rücksichtlich der Getränke ist zu erwähnen, daß sich Deutsche Biere auch unter den Japanern, die früher ausschließlich Englisches Bier konsumirten, mehr Eingang verschafft haben. Preise wurden je nach Qualität bezahlt. Es waren auch ganz leichte wohlfeile Mosel- und Rheinweine verkäuflich, für die aber der Japaner nicht mehr als 3 bis 4 Yen pro Kiste, 1 Dutzend Flaschen enthaltend, anzulegen gesonnen war. Wohlfeile moussirende Weine, sogenannte imitirte Champagnerweine, in Champagneraufmachung waren begehrt und bringen, je nach Ausstattung und wenn der Markt nicht an Ueberführung leidet, für die Kiste, enthaltend 12 Flaschen, 5 bis 8 Yen.

Für Zanellaknöpfe war bis Oktober gar kein Begehr; dann tauchte etwas Nachfrage auf, und die Notirungen Ende des Jahres waren: 32‴ 22 Cents, 22‴ 16 Cents für das Groß.

Weiße Porzellanknöpfe wurden mit etwa 30 Cents das Groß bezahlt.

Filzhüte. Auch dieser Artikel wird bereits in Japan angefertigt. Das Geschäft in 1880 war sehr unbefriedigend. Gute gangbare Exportwaare, die in 1879 mit 14 bis 15 Yen das Dutzend bezahlt wurde, fand höchstens zu 11 Yen Käufer.

Für Strohhüte gilt dasselbe. Wenn die Japanische Fabrikation sich weiter ausdehnt, dann wird auch dieser Artikel aus der Einfuhrliste verschwinden. Die im Berichtjahre hierher gesandten Strohhüte mußten alle unterm Kostenpreis verkauft werden.

Frisirkämme, 6 Engl. Zoll lang, mit Metallrücken wurden mit 2,75 bis 3 Yen das Groß bezahlt.

Gummibälle wertheten 60 bis 65 Cents das Dutzend für graue Bälle. Die Preise für diesen Artikel hatten unter den ungünstigen Marktverhältnissen zu leiden. Für die Einfuhr sind nur noch graue Bälle zu empfehlen, welche die Japaner nach Belieben mit Mustern bemalen.

Parfumerien. Die Einfuhr der bekannten wohlfeilen Exportqualitäten Eau de Cologne 2c., die zum größten Theil aus Deutschland gebracht wurden, wird in Zukunft wegfallen, da den Bedarf befriedigende ähnliche Fabrikate dieser Art seit einiger Zeit im Lande selbst angefertigt werden.

Transparente Glycerinseife in Holzkistchen zu 3 Dutzend Stück wurde, je nach Qualität, mit 45 bis 55 Cents das Kistchen bezahlt. Der Japaner kauft am liebsten ganz hellgelbe, möglichst durchscheinende Waare.

Mit Regenschirm-Gestellen war der Markt überführt, wodurch die Preise während des Jahres niedrig gehalten wurden. Für assortirte Sortimente, 20 bis 25 Engl. Zoll, war der Preis das Dutzend 75 Cents; er sank gegen Ende des Jahres auf 68 bis 70 Cents herab. Ende des Jahres waren große Vorräthe vorhanden, und es wird daher auch das Jahr 1881 kaum befriedigende Geschäftsresultate aufzuweisen haben. Der Umsatz in 1880 belief sich auf etwa 140 000 Dutzend.

Petroleum. Dieser Artikel zeigt eine Abnahme im Werthe der Einfuhr von 181 147 Yen. Die Ende des Jahres aufgestapelten Vorräthe beliefen sich auf etwa 600 000 Kisten zu 10 Gallonen. Im August erholten sich die Preise, und sie stiegen langsam bis in den November, um welche Zeit 2 Yen für die Kiste notirt wurden. Ende des Jahres war der Markt indessen lebloser, und die Preise gingen wieder zurück.

Cement. Auch in diesem Artikel war der Markt bedeutend überführt worden, und die Vorräthe wurden Ende des Jahres auf 16 000 Fässer geschätzt. Deutsches Fabrikat werthete 3,25 bis 4 Yen für das Faß von 400 Engl. Pfund. Bei einem Vergleich zwischen Deutschem und Englischem Fabrikat läßt sich konstatiren, daß das erstere sich langsam, aber stetig in der Gunst der hiesigen Konsumenten festsetzt. Es werden in der Deutschen Fabrikation alljährlich neue Fortschritte erzielt, welche den Artikel den besten Englischen Marken gegenüber immer konkurrenzfähiger machen, und da die Deutsche Waare außerdem wohlfeiler einsteht als die Englische, so darf, wenn die einheimische Produktion nicht allzu große Fortschritte macht, eine große Ausdehnung des Absatzes erwartet werden. Freilich wird es die Aufgabe der Deutschen Fabrikanten bleiben müssen, gewissenhaft an der Herstellung der einmal eingebürgerten Qualität festzuhalten und nicht außer Acht zu lassen, daß jede Sendung vor dem Verkauf seitens des Abnehmers sorgfältig geprüft wird.

Für heimische Fabrikanten dürfte der nachstehende Bericht des Herrn Korschelt, Chemikers bei der geologischen Landesaufnahme, der sich über die Leistungsfähigkeit einer in Tokio in Betrieb befindlichen Cementfabrik ausläßt, nicht uninteressant sein.

Seit etwa acht Jahren besteht in Tokio in der Vorstadt Fukagawa nahe am Meer und am linken Ufer des Flusses Sumida eine Cementfabrik, die ursprünglich von Privaten gegründet, aber bald von dem Kobusho (Ministerium der öffentlichen Arbeiten) angekauft und dann erweitert wurde. Es werden vier Theile Flußschlamm aus dem Sumida mit sechs Theilen gebrannten Kalk gemischt und geschlämmt. Der Absatz aus den Schlämmbassins wird in der gewöhnlichen Weise eingekocht und die trockne Masse in Schachtöfen gebrannt. Als Brennmaterial dient Anthracit von Kii, der abwechselnd mit den Cementbrocken im Schachtofen in Schichten eingebracht wird. Ein Brand giebt 100 Fässer zu 400 Kin (1 Kin = 600 Gramm) fertigen Cement, wozu 7400 Kin Anthracit gebraucht werden, und dauert 2 Tage. In jedem der vier vorhandenen Schachtöfen wird monatlich zweimal gebrannt. Die jährliche Produktion beträgt mithin 2300 Tonnen zu 1000 Kilogramm. Zahl der Arbeiter 30. Kosten der gesammten Anlage 25 000 Yen; außerdem wurden 30 000 Yen in Versuchen verbraucht, ehe brauchbarer Cement erzielt wurde. Die Betriebsausgaben betragen 30 000 Yen jährlich. Ein Faß von 400 Kin wird mit 6 Yen verkauft, so daß ein Bruttoüberschuß von 27 600 Yen jährlich erzielt wird. Da die Bestellungen bei weitem größer, als die Produktion sind, so werden jetzt vier neue Schachtöfen gebaut, die in einigen Monaten in Betrieb kommen werden. Die Produktion wird dann verdoppelt sein, aber auch das wird die Nachfrage nicht befriedigen können. Der Cement treibt in frischem Zustande etwas; man läßt ihn daher einige Monate lagern, ehe man ihn verkauft. Er hat folgende zusammensetzung:

	Im Jahre 1874	1876
Kieselsäure	26,13	26,35
Thonerde und Eisenoxyd	11,12	10,00
Kalk	56,23	53,70
Magnesia	6,10	6,60
Alkalien	0,90	0,89
Kohlensäure	0,21	Spur
	100,69	Wasser 1,40
	Phosphorsäure	0,28
	Unlösliche Bestandtheile	Spuren
		99,22

Der Cement von 1874 brauchte 120 Pfund pro Englischen Quadratzoll und 240 Pfund nach 6 Wochen zum Zerdrücken.

III. Ausfuhr.

Seide. Die Gesammtausfuhr betrug während der Saison 1879/80, also von Ernte zu Ernte, 17 897 Ballen zu 112 Engl. Pfund, die in Japan einen Werth von etwa 9 344 100 Yen repräsentirten.

Von diesen 17 897 Ballen wurden

5031 Ballen nach England,
7624 „ „ Frankreich,
5175 „ „ Amerika,
67 „ „ anderen Ländern verschifft.

Von der ausgeführten Menge entfallen 12 586 Ballen auf das zweite Semester 1879 und 5311 Ballen auf das erste Semester 1880, so daß für das Kalenderjahr 1880 nur die letzteren 5311 Ballen in Anrechnung zu bringen sind. Die Ausfuhr im zweiten Semester 1880 betrug:

2497 Ballen nach England,
4852 „ „ Frankreich,
3460 „ „ Amerika,
58 „ „ anderen Ländern,

zusammen 10 867 Ballen zu 112 Engl. Pfund, im ungefähren Werthe von 4 800 000 Yen.

Die Gesammt-Ausfuhr Japanischer Rohseide im ganzen Jahre stellt sich mithin wie folgt:

	Nach England.	Frankreich.	Amerika.	anderen Ländern.	Gesammtwerth.
		Ballen.			Yen.
1. Semester	251	2 732	2 328	—	3 073 100
2. „	2 497	4 852	3 460	58	4 816 250
	2 748	7 584	5 788	58	7 889 350

Diese Aufstellung zeigt:

1) daß die Ausfuhr nach England gegen das Vorjahr um mehr als die Hälfte abgenommen hat,

2) daß nach Frankreich ebenfalls weniger ausgeführt wurde, als im Jahre vorher, und

3) daß die Verschiffungen nach den Vereinigten Staaten von Amerika bedeutend zugenommen haben.

Die Thatsache, daß die Seiden-Ausfuhr nach England von Jahr zu Jahr abnimmt, ist wohl hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, daß der Bedarf des Europäischen Kontinents direkt aus Japan bezogen wird, während in früheren Jahren die Seide erst nach London ging und von dort an die Konsumenten auf dem Festlande verschickt wurde; in England selbst hat sich der Verbrauch von Rohseide auf ein Minimum reduzirt.

Die verringerte Einfuhr nach Frankreich mag theilweise ihren Grund in der reichlichen eigenen Ernte des Berichtjahres haben; auch trägt die vermehrte Nachfrage nach halbseidenen Stoffen, zu deren Fabrikation Seiden-Abfall verwendet wird, dazu bei, den Konsum von Rohseide zu beeinträchtigen.

In den Vereinigten Staaten von Amerika ist die Seidenfabrikation in fortwährender Zunahme begriffen. Mit dem sich steigernden Bedarf an Rohmaterial hat die Vermehrung der Zufuhr aus Japan gleichen Schritt gehalten, und vielleicht ist die Annahme nicht ungerechtfertigt, daß Japanische Seide im Laufe der Zeit ihren Haupt-Absatz in Amerika haben wird.

Die im zweiten Semester zur Ausfuhr gebrachte Seide zeigt für die Hauptsorten im Vergleich mit den Vorjahren die folgenden Mengen:

		1880.	1879.	1878.
Hanks	Ballen	5 105	8 090	9 745
Filatures	„	3 670	3 725	1 605
Oshius	„	1 515	1 680	1 825
		10 290	13 495	13 175

Hiernach weist der Absatz von Hanks einen großen Rückschritt auf; die besseren Qualitäten sollen überhaupt aus dem Markte verschwunden sein. Es findet dies seinen Grund wohl darin, daß Produzenten und Händler den Handel mit Filaturseiden einträglicher gefunden haben und zu deren Herstellung die besten Kokons aufkaufen und verwerthen.

Während der ersten Monate der Saison waren die Umsätze in Hanks verhältnißmäßig gering, später war indeß lebhaftere Nachfrage, und auch das Jahr 1881 hat mit größeren Verschiffungen nach Frankreich angefangen. Die nachstehende Tabelle zeigt den Preis für Nr. 2 Hanks in jedem Monate des zweiten Semesters 1880 und den Einstandspreis des Pfundes in London und des Kilogramms in Lyon.

1880.		In London: für das Pfund		In Lyon: für das Kilogramm	
Juli	500 Yen	17 Schill.	4 Pce.	48,18	Franken,
August	510 „	17 „	8 „	49,07	„
September	520 „	17 „	10 „	49,42	„
Oktober	515 „	17 „	7 „	49,00	„
November	490 „	17 „	11 „	46,80	„
Dezember	530 „	17 „	11 „	49,80	„

Wie die vorstehenden Zahlen ausweisen, blieben die Preise bis zum November ziemlich fest; in diesem Monat fielen sie bedeutend, gingen aber im Dezember wieder zu einer Höhe, die vorher noch nicht erreicht worden war.

Eine bedeutende Zunahme hat die Produktion der Filanden und der zweimal gehaspelten (rereels) Seide erfahren. Die besseren Sorten Filaturseide gehen nach Europa, wo sie mit den geringeren und Mittelsorten der Italienischen und Bousse-Rohseide konkurriren, wogegen die gröberen Filatur und Rereels in den Vereinigten Staaten ihren Markt finden, und es hat namentlich die zunehmende Bedeutung von New-York als Seidenmarkt eine Ueberproduktion dieser Seidensorten verursacht. Gegen Jahresschluß hat der größere Theil der in Yokohama lagernden Seide aus Filatur und zweimal gehaspelter bestanden; darunter befanden sich Ballen von ganz untergeordneter Qualität, das Resultat von Nachlässigkeit oder Mangel an Erfahrung in den Spinnereien.

Oshiu. Diese Seidengattung wir djetzt hauptsächlich eingeschlossen in die Bezeichnung „Kakeda", welche den Ruf noch nicht wieder gewonnen hat, den sie durch die betrügerischen Manipulationen verlor, die bei Aufmachung dieser Seide häufig in Anwendung kamen. In Amerika scheint die Nachfrage gerade in Folge dieser Verfahrungsweise vollständig zum Stillstand gekommen zu sein.

Zu erwähnen wäre noch die Zunahme der direkten Ausfuhr von Seide durch Japanische Händler. Zweifellos waren mehrere der unter ausländischer Firma während des Berichtjahres nach dem Auslande gemachten Verschiffungen nichts anderes als Konsignationen Japanischer Händler oder Produzenten, daneben sind aber beinahe 2000 Ballen ohne Benutzung des ausländischen Kaufmanns von Japanern direkt ins Ausland verschifft worden, wo dieselben den dort etablirten Japanischen Häusern zum Verkauf anvertraut wurden. Im Jahre 1879 wurden auf diese Weise nur 685 Ballen versandt.

Seiden-Abfall. Wie die nachstehenden Zahlen zeigen, hat die Ausfuhr eine bedeutende Abnahme aufzuweisen:

		1880. 1. Semester.	1879. 2. Semester.	1878. 2. Semester.
Seiden-Abfall	Pikuls	9 569	10 833	5 993
Durchlöcherte Kokons	„	713	3 858	1 836
	Pikuls	10 282	14 691	7 829

Der Rückgang beträgt ungefähr 30 pCt., und es sind hauptsächlich durchlöcherte Kokons, auf deren Rechnung dieser Ausfall zu schreiben ist. Für die verschiedenen Sorten stellen sich die Preise vom 1. Januar und 1. Juli 1880 durchschnittlich wie folgt:

	1. Januar 1880. Yen.	1. Juli 1880. Yen.
Noshi Ito Oshiu	125 bis 175	125 bis 130
„ „ Shinshiu	135 „ 145	115 „ 120
„ „ Joshiu	125 „ 145	95 „ 100
Kibiso Oshiu	136 „ 140	85 „ 90
„ Joshiu	50 „ 75	35 „ 40
Mawatta	190 „ 215	180 „ 185
Kokons (percés) Oshiu	90 „ 125	85 „ 90
„ „ Shinshiu	90 „ 110	80 „ 85
„ „ Joshiu	85 „ 105	75 „ 80

Seidenraupeneier wurden etwa 530 452 Kartons nach Europa verschifft, gegen etwa 800 000 im Jahre 1879.

Thee. Auch in 1880 weist die Ausfuhr dieses Produkts eine Zunahme auf. Dieselbe betrug 23 000 000 Pfund, gegen 21 500 000 in 1879.

Das Jahr fing mit nur schwachen Aussichten auf lohnende Resultate an, weil die in den Vereinigten Staaten vorhandenen Vorräthe bedeutend waren und weit über den Bedarf, der zu befriedigen war, hinausreichten.

Nebenbei litt der Absatz dort noch unter dem Rückschlage, welcher der übermäßig getriebenen Spekulation im Herbste des Vorjahres auf fast allen Waarengebieten gefolgt war. In Folge der ungünstigen Lage des Amerikanischen Marktes war das Geschäft in Japan auch nur schleppend, so daß bis zum April und bis zur Eröffnung der neuen Saison nur 1 250 000 Pfund umgesetzt worden waren.

Die Preise fielen für Good medium von 29 bis 31 Yen, wie Anfang Januar notirt wurde, gegen Ende April auf 23 bis 24 Yen für den Pikul. Muster der neuen Ernte, sogenannter Gartenthee, wurden schon in den ersten Tagen des April gezeigt, doch währte es bis gegen Ende des Monats, ehe größere Quantitäten auf den Markt gebracht wurden. Für die ersten Ankünfte wurden, wie gewöhnlich, Luxuspreise bezahlt, je nach Qualität 38 bis 52 Yen pro Pikul, als aber mit Beginn des Mai die Zufuhren größer wurden, gingen die Notirungen für

fine ..... auf 28 bis 32 Yen pro Pikul,
finest .... „ 34 „ 36 „ „ „
choice .... „ 37 „ 42 „ „ „

zurück. Es entwickelte sich darauf während der Monate Mai und Juni ein gutes Geschäft zu langsam weichenden Preisen, doch waren Umsätze und Ausfuhr im Vergleich mit dem Vorjahr gegen Ende Juni um ungefähr eine halbe Million Pfund zurückgeblieben. Diese Thatsache, verbunden mit günstigen Ernteaussichten in den Vereinigten Staaten, fachte den Unternehmungsgeist wieder mehr an und rief hier im Juli vermehrte Nachfrage hervor, wodurch das Geschäft in diesem und im nachfolgenden Monat ein recht lebhaftes wurde. Die Preise wurden fester und Good medium wurde während der lebhaftesten Periode, als nebenbei die Zufuhren in Folge schlechten Wetters nur langsam geschehen konnten, auch theilweise von den Japanern absichtlich zurückgehalten wurden, mit 27 bis 28 Yen pro Pikul quotirt, um dann gegen Ende August bei matterem Markte auf 25⅝ bis 26 Yen pro Pikul zu sinken.

Der September sah reges Geschäft bei weichenden Preisen, und man notirte zu Ende jenes Monats Good medium mit 21 bis 22 Yen pro Pikul. Die Ausfuhr betrug zu dieser Zeit:

von Yokohama.....	17 600 000 Pfund,
„ Kobe	11 650 000 „
zusammen	29 250 000 Pfund,
gegen.....	29 000 000 „ im Vorjahre.

Im Oktober blieb das Geschäft lebhaft und die Preise behaupteten sich; Good medium wurde am Schluß des Monats mit 20 bis 21 Yen pro Pikul bezahlt. Die gesammte Ausfuhr, die bis dahin nach den Vereinigten Staaten stattgefunden hatte, bezifferte sich auf 33 500 000 Pfund, gegen 31 500 000 Pfund in 1879.

Diese große Ausfuhr der letzten Monate, die größtentheils ihren Weg über San Francisco nach den östlichen Märkten fand, hatte verursacht, daß sich dort die Vorräthe anhäuften und zur Lichtung derselben, wie schon früher, zu öffentlichen Auktionen geschritten werden mußte, die indessen in diesem wie in früheren Jahren den regelmäßigen Gang des Geschäfts verdarben. Die Preise gingen dann auch schnell herunter, so daß Mitte Oktober in New-York für Good medium pro Pfund 24 bis 25 Cents notirt wurden, gegen 30 bis 31 Cents zu Anfang September.

Die großen Vorräthe vertheilten sich aber nur langsam, und da die Kauflust bei der Sachlage sehr beeinträchtigt worden war, so blieb auch während der letzten beiden Monate des Jahres das Geschäft in Japan ein verhältnißmäßig ruhiges.

Die Preise in den Vereinigten Staaten zeigten einen fortwährenden Rückgang, dem der hiesige Markt folgen mußte. Am Schluß des Jahres war die Notirung für Good medium in Japan 17 bis 18 Yen pro Pikul, gegen 21 bis 22 Cents pro Pfund in New-York.

Bei einem Vergleiche des Theegeschäfts des Jahres 1880 mit dem des Vorjahres zeigt sich als Resultat, daß an den ersten Verschiffungen, die über Suez gemacht wurden, verdient worden ist, während spätere Sendungen meistentheils Verlust gelassen haben. Namentlich waren die Transaktionen, die im August und September stattfanden, verderblich, weil auf Sorten unter Good medium ein Verlust von 5 bis 8 Cents pro Pfund war.

Was die Qualität der Ernte des Jahres 1880 betrifft, so steht dieselbe derjenigen des Vorjahres bedeutend nach. Die Produzenten haben auf die Kultur anscheinend nicht die erforderliche Sorgfalt verwandt und müssen dies im nächsten Jahre nachholen, wenn die Beliebtheit des Japanischen Thees in den Vereinigten Staaten erhalten bleiben soll.

Schwarzer Japanischer Thee, nach Chinesischer Weise präparirt, wurde nicht ausgeführt.

Tabak wurde auch im Berichtjahre im Auslande gern gekauft, und seine Ausfuhr zeigt abermals eine Zunahme. Wenn das Blatt in Japan gekauft wird, dann kostet gute Qualität 7 bis 9 Yen für den Pikul, sein Werth wird aber bedeutend erhöht durch die Aussonderung der Stengel, die hier stattfindet, und durch die auf seine Sortirung und Verpackung verwandte Mühe. Trotz der großen Sorgfalt, die in letzterer Hinsicht beobachtet wird, ist es ein häufiges Vorkommniß, daß das Blatt während der Reise durch Gährung, in die es übergeht, beschädigt wird. Wie bei vielen anderen Japanischen Produkten, werden die Verkaufspreise für Tabak im Verhältniß zu den Preisen, die auf Europäischen Märkten zu erzielen sind, von den Produzenten in solcher Höhe gehalten, daß der Handel dem Exporteur keine Befriedigung gewährt, wenn außerdem das Risiko des Verderbens während des Transports in Erwägung gezogen wird.

Von anderen Ausfuhr-Artikeln zeigen eine Zunahme die folgenden:

Porzellan und andere Irdenwaaren	um	146 361 Yen Werth,
Fächer.....	„	80 222 „ „
Lackwaaren.....	„	166 351 „ „
Zündhölzer.....	„	178 328 „ „
Eßbare Schwämme.....	„	18 114 „ „

Die Ausfuhr von Kupfer hat dagegen um 102 687 Yen an Werth abgenommen.

IV. Geldwesen und Kurse.

Bedeutende Schwankungen des Wechselkurses auf London haben während des Jahres nicht stattgefunden. Die Kurse für bei Sicht oder 3 Tage nach Sicht zahlbare Wechsel variirten auf London zwischen 3 Schill. 7⅝ Pce. und 3 Schill. 9⅜ Pce., auf Berlin zwischen 3,74 und 3,88 Mark für 1 Yen. Für Bankwechsel auf London, 4 Monate nach Sicht zahlbar, war der Kurs im Januar 3 Schill. 9¼ Pce., und er erreichte seinen Höhepunkt mit 3 Schill. 11 Pce. in den Monaten April und Mai. Von da ab sank er bis Ende des Jahres langsam auf 3 Schill. 8½ Pce. herab.

Ein Versuch, welcher zu Anfang des Jahres gemacht wurde, das Japanische Silber-Yen in Hongkong zu einem gesetzlichen Zahlungs-

mittel an Stelle des jetzt dort kursirenden Mexikanischen Piasters zu erheben, welcher wegen seiner mangelhaften Prägung vielfach gefälscht und darum unbeliebt ist, scheiterte hauptsächlich deswegen, weil es an einer Garantie fehlt, daß Japan in Zukunft stets die für den Verkehr nöthige Anzahl Yen liefern werde, ein Zweifel, der insofern berechtigt ist, als dasselbe nicht, wie Mexiko, ein Silber produzirendes Land ist, daher das für die Münze erforderliche Rohmaterial im Auslande ankaufen und einen Schlagschatz für die Prägung berechnen muß, wenn die Ausmünzung von Yen für das Ausland nicht mit einem fortdauernden Verlust für die Finanzen verknüpft sein soll. Bei Berechnung eines Prägeschatzes würde das Yen aber nicht mit dem Mexikanischen Piaster konkurriren können, welcher eben so wohlfeil wie Rohsilber geliefert wird, das bei größeren Baarzahlungen in Hongkong und überhaupt in ganz China noch immer als Zahlungsmittel in Gestalt von Barren von einem bestimmten Feingehalt (Sycee — Sissi — genannt) dient.

Die von einer Anzahl Chinesischer Handeltreibenden in Hongkong an die Kolonialregierung gerichtete Petition, das Yen anstatt des Piasters einzuführen, wurde daher auf Grund des Gutachtens der Handelskammer jenes Platzes vorläufig abschlägig beschieden.

In Japan hat das Yen seit dem Jahre 1879, wo es von den hier etablirten fremden Banken als Zahlungsmittel anerkannt wurde, den roh geprägten Mexikanischen Piaster fast ganz verdrängt, so daß man für diesen, falls er zu Baar-Rimessen nach China in größeren Summen angekauft wird, eine Prämie von ½ bis 1 Prozent bezahlen muß.

V. Schifffahrt.

Der Verkehr von Schiffen ausländischer Flagge im hiesigen Hafen hat im Vergleich mit dem Vorjahre eine Zunahme sowohl bezüglich der Anzahl, als auch des Tonnengehalts erfahren.

Während im Jahre 1879 285 Schiffe mit einem Netto-Raumgehalt von 354 869 Register-Tonnen einliefen, weist die Tabelle für das Jahr 1880, in welcher diesmal auch die immer mehr Bedeutung erlangende Schifffahrt unter Japanischer Flagge, soweit dieselbe mit Fahrzeugen Europäischer Bauart betrieben wird, berücksichtigt worden ist, nach Weglassung dieser letzteren, einen Verkehr von 295 Schiffen mit einem Netto-Raumgehalt von 367 355 Register-Tonnen auf.

Diese Zunahme trifft hauptsächlich die Britische Flagge, welche gegen das Vorjahr 17 Schiffe und 11 245 Tonnen mehr aufweist, während die übrigen eine wesentliche Veränderung nicht erfahren haben.

Die Zahl der während des Berichtjahres eingelaufenen Deutschen Schiffe belief sich auf 28 mit einem Gehalte von 9893 Register-Tonnen, sämmtlich Segler, gegen 30 Schiffe und 11 281 Tonnen im Vorjahre, woraus sich eine Abnahme um 2 Schiffe und 1388 Tonnen ergiebt. 22 verschiedene Fahrzeuge waren daran betheiligt. Von denselben gehörten ihren Heimathshäfen gemäß nach

			Register-Tonnen.
Hamburg.....	5	Schiffe mit einem Raumgehalt von	1892
der Provinz Schleswig-Holstein	12	„ „ „ „ „	3757
der Provinz Westpreußen.....	3	„ „ „ „ „	950
der Provinz Ostpreußen.....	1	„ „ „ „ „	207
der Provinz Pommern	1	„ „ „ „ „	358
zusammen....	22	Schiffe mit einem Raumgehalt von	7164

Die Zahl von 28 eingelaufenen Schiffen wurde dadurch erreicht, daß ein Fahrzeug im Laufe des Jahres dreimal, vier andere zweimal den Hafen von Yokohama besuchten.

Die Durchschnittsgröße der Schiffe betrug 353 Tonnen; das kleinste hatte einen Gehalt von 51, das größte einen solchen von 804 Tonnen. Von den eingelaufenen Schiffen kam 1 aus New-York, die übrigen aus Ostasiatischen Küstenplätzen, und zwar sämmtlich beladen.

Die Art der Ladung und die Herkunft der Schiffe ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

22	Ladungen	Zucker von Takao,
3	„	Steinkohle von Nagasaki,
1	Ladung	Petroleum von New-York,
1	„	Seeotterfelle von den Kurilen,
1	„	Bohnen von Niutschuang.

Von den 30 ausgegangenen Schiffen war nur eines befrachtet, nämlich mit einer Ladung Thee nach New-York; die übrigen verließen den Hafen unter Ballast, um in Niutschuang oder Tchifu Ladung für Amoy, Swatau oder Hongkong einzunehmen, und die Frachtpreise waren im Allgemeinen zufriedenstellend. Am besten eignen sich für diese Fahrten Schiffe von 200 bis 400 Tonnen Netto-Raumgehalt und nicht zu großem Tiefgang, und es werden besonders Dreimastschooner, sowohl von den Chinesen, wie von den Japanern, bevorzugt. Die Besatzung der 28 während des Jahres eingelaufenen Schiffe belief sich auf 338 Mann oder durchschnittlich etwa 12 Mann für jedes Fahrzeug.

Von Deutschen Kriegsschiffen hielten sich auf der hiesigen Station zeitweise S. M. S. „Prinz Adalbert", „Vineta" und „Wolf" auf.

Die 80 Japanischen Schiffe, welche den Hafen im Jahre 1880 verließen, waren sämmtlich Dampfer; 79 davon mit einem Gehalt von 95 273 Tonnen klarirten nach anderen Japanischen Häfen aus und nur eins von 414 Tonnen Gehalt ging von hier direkt nach dem Auslande.

Im September konstituirte sich eine Japanische Segelschiffs-Gesellschaft, die Juhansen Kwaisha, mit einem Kapital von 200 000 Yen, welches demnächst vermehrt werden soll. Die Kompagnie besaß zu Ende des Jahres 5 Schiffe eigenthümlich und 3 andere miethweise, mit denen sie lediglich der Küstenschifffahrt obliegt.

Was die Frachtsätze betrifft, so waren die der Postdampfschiffs-Gesellschaften dieselben wie im Vorjahre geblieben. Die Frachten der Ocean Steamship Company nach London für Thee und Stückgüter, Seidenabfall und Kokons variirten zwischen 3 Pfd. Sterl. 5 Schill. und 3 Pfd. Sterl. 17 Schill. 6 Pce., für Tabak und Perlmutter-Muscheln zwischen 2 Pfd. Sterl. 17 Schill. 6 Pce. und 3 Pfd. Sterl. 7 Schill. 5 Pce. für 40 Engl. Kubikfuß; für Seide wurden das ganze Jahr hindurch 7 Yen pro Engl. Hundredweight = 112 Engl. Pfund bezahlt.

Thee und Stückgüter nach New-York über England beförderten die Dampfer dieser Gesellschaft zu 4 Pfd. Sterl. 5 Schill. bis 4 Pfd. Sterl. 15 Schill. pro 40 Kubikfuß, während man mit anderen Dampfern zu 3 Pfd. Sterl. 5 Schill. bis 4 Pfd. Sterl. über Suez verladen konnte.

Nach London schwankten die Frachtpreise der Privatdampfer über Suez zwischen 3 Pfd. Sterl. und 3 Pfd. Sterl. 5 Schill. pro 40 Kubikfuß.

Die Frachten der Japanischen Mitsu Bischi-Dampfschiffs-Gesellschaft waren nach Hongkong und Schanghai 6 Yen, nach Nagasaki 4,50 Yen und nach Hiogo 3 Yen für 40 Kubikfuß.

Für Segelschiffe betrugen dieselben nach London 2 Pfd. Sterl. 10 Schill. bis 2 Pfd. Sterl 15 Schill. für 50 Kubikfuß, nach New-York 1 Pfd. Sterl. 15 Schill. bis 2 Pfd. Sterl. 15 Schill., Thee 1 Pfd. Sterl. 12 Schill. 6 Pce. für 50 Kubikfuß, nach San Francisco 8 Yen und Thee 7 Yen für 40 Kubikfuß.

VI. Verkehrsanstalten.

Post. Das mit dem 30. Juni 1880 beendete Fiskaljahr läßt, gleich dem vorangegangenen, einen erfreulichen Aufschwung des Japanischen Postbetriebes erkennen.

Die Japanische Postlinie wurde in diesem Jahre um 6242 Engl. Meilen ausgedehnt, was mit den bereits vorher im Betriebe befindlich gewesenen Linien von 36 052 Engl. Meilen eine Gesammtlänge von 42 294 Engl. Meilen ergiebt. In Folge dieser Erweiterungen wurde die Errichtung von 450 neuen Postämtern, 44 Postagenturen, worunter eine in dem geöffneten Hafen Genzanshin in Korea etablirt wurde, 490 Briefmarken-Verkaufsstellen und 464 öffentlichen Briefkasten nothwendig, so daß die augenblickliche Zahl der Postämter 4377, der Agenturen 207, der Briefmarken-Verkaufsstellen 2406 und der öffentlichen Briefkasten 1897 beträgt und somit der Postverkehr im Ganzen durch 8887 postalische Anstalten vermittelt wird.

Das Beamtenpersonal der Postverwaltung wurde um 1144 Eingeborene vermehrt, wogegen 2 fremde Angestellte den Dienst verließen, so daß in der gegenwärtigen Gesammtzahl von 8646 Beamten nur noch 8 der Letzteren eingeschlossen sind. Es liegt in der Absicht, im nächsten Fiskaljahre alle fremden Angestellten mit Ausnahme derjenigen am Postamte zu Yokohama zu entlassen und dieselben durch Eingeborene zu ersetzen, welche, wie die bisherige Erfahrung gelehrt hat, mit Geschicklichkeit und zur Zufriedenheit des Publikums sich ihrer Aufgabe zu entledigen verstehen. Die Einnahmen der Postverwaltung für das Fiskaljahr, endend 30. Juni 1880, haben eine beträchtliche Steigerung gegen das Vorjahr erfahren. Nach einem Berichte des General-Postmeisters belaufen sich die Gesammt-Einnahmen auf 1 173 691 Yen 98 Sen, während die Ausgaben 1 091 900 Yen 35 Sen betragen; es übersteigt somit die Einnahme die Ausgabe um 81 791 Yen 63 Sen oder 7,5 pCt. Wenngleich diese Summe gegen den Reinertrag des Vorjahres um 41 176 Yen 40 Sen zurücksteht, so ergiebt die Gesammteinnahme des Jahres 1879/80 doch im Vergleich zu der des Vorjahres einen Zuwachs von 224 334 Yen 97 Sen oder etwas über 23,6 pCt.

Die Schmälerung des Reinertrags im Jahre 1879/80 findet ihre Erklärung in den außerordentlich hohen Ausgaben, welche die bedeutenden Erweiterungen der Postlinie verursacht haben. Die Ausgaben des erwähnten Fiskaljahres übersteigen diejenigen des Vorjahres um 265 521 Yen 37 Sen oder 32,1 pCt. Die Einnahmen für das folgende Fiskaljahr sind auf 1 410 000 Yen, mithin 236 308 Yen 2 Sen oder etwas über 20,1 pCt. mehr als die wirklichen Einnahmen des vorhergehenden, veranschlagt. Die Ausgaben, welche anfänglich für das kommende Fiskaljahr auf 1 410 000 Yen veranschlagt worden waren, sind in Folge der sich geltend machenden ökonomischen Richtung der Japanischen Regierung auf 1 260 000 Yen reduzirt worden und zeigen somit einen Zuwachs von 168 009 Yen 65 Sen oder 15,4 pCt. gegen diejenigen des verflossenen Jahres.

Die Gesammtsumme der im letzten Jahre beförderten Briefe, Drucksachen, Postkarten und Packete aller Art beläuft sich auf 68 944 782, was einen Zuwachs von 13 169 576 oder 23,6 pCt. gegen das Vorjahr ergiebt. In das Ausland wurden versandt 261 187 gewöhnliche Briefe und Postkarten oder 92 017 Stück, bezw. 53,4 pCt., mehr als im vorhergegangenen Jahre. Die Beförderung von Zeitungen, Büchern und Waarenmustern in das Ausland zeigt eine Zunahme um 42 220 Stück oder 38,6 pCt. Es wurden 6973 registrirte Sendungen oder 2996 bezw. etwa 75,3 pCt. mehr als im Vorjahre ins Ausland befördert. Die Zahl der vom Auslande her nach Japan eingesandten Briefe und Postkarten erweist einen Zuwachs von 129 048 Stück oder 123 pCt. und die Zahl der von dorther empfangenen Drucksachen und Waarenmuster einen solchen von 142 958 Stück oder etwa 126 pCt.

Auch hinsichtlich der Geldsendungen ergiebt sich gegen das Vorjahr eine Zunahme um 57 129 Stück oder 22,9 pCt. Mit dem 1. Januar 1880 begann der Austausch von Geldsendungen zwischen Japan einerseits und der Kolonie Hongkong sowie den Straits' Settlements andererseits, doch beschränkte sich die Zahl der Sendungen auf 33, welche im Betrage von 550,25 Yen seitens der Japanischen Postbehörde zur Beförderung kamen, und auf 25, welche in der Höhe von 479,78 Yen seitens derselben zur Auszahlung gelangten. Später wurde von dem Britischen Postmeister in Hongkong laut eines seinerseits mit den Australischen Kolonien abgeschlossenen Vertrages das Privilegium des postalischen Geldverkehrs nach dorthin auch auf Japan ausgedehnt, doch ist dasselbe bis zum Schluß des Etatsjahres nicht in praktische Anwendung getreten. Die Zahl der augenblicklich vorhandenen Geldeinlieferungsstellen beläuft sich einschließlich des Haupt-Postamtes auf 473, wovon 69 Stellen im Laufe des Fiskaljahres 1879/80 neu errichtet worden sind, eine derselben bei der Postagentur zu Genzanshin in Korea.

Beschwerden über die Handhabung des ausländischen Postverkehrs sind im Berichtjahre nicht eingelaufen, und als bemerkenswerthe Thatsache ist hervorzuheben, daß seit dem Bestehen der Japanischen Postanstalten keine einzige von mehr als 25 000 eingeschriebenen Sendungen, welche bisher zur Beförderung durch dieselben gelangt sind, verloren gegangen oder entwendet worden ist.

Telegraphen. Nach einem Berichte des Telegraphendirektors über das Fiskaljahr, endend mit dem 30. Juni 1879, besaß Japan am Schlusse desselben Telegraphenlinien von 3929 Engl. Meilen mit einer Drahtlänge von 9345 Engl. Meilen. Die Sitze fast aller wichtigeren Regierungsämter, die geöffneten Häfen und alle bedeutenderen Handelsplätze sind untereinander durch Telegraphen verbunden, und das Departement ist emsig bestrebt, über alle Theile des Reiches das vorhandene Netz noch weiter auszudehnen.

In Tokio und einigen anderen größeren Städten wird der Verkehr der Hauptregierungsämter untereinander und mit ihren Zweigämtern durch Telophone vermittelt.

Die telegraphische Verbindung der Hauptinsel mit der Insel Shikoku ist mittelst zweier durch die Inlandsee gelegter Kabel hergestellt; in derselben Weise vermitteln zwei durch die Straße von Shimonoseki gelegte Kabel den Verkehr mit der Insel Kiushiu, während ein drittes Kabel im Norden von Aomori aus die Langar-Straße (Japanisch Tsugaru-Straße) durchschneidet und sich in Hakodate an die Telegraphenlinie Hakodate—Sappuro—Otaru anschließt. Diese letztere Linie steht unter der Verwaltung einer besonderen Behörde, des sogenannten Kolonisationsdepartements (Kaitakushi), dessen Aufgabe die Kolonisation der Insel Yezo ist.

Die Gesammtzahl der im Telegraphendienst beschäftigten Beamten betrug im Fiskaljahr 1878/79 1542, was im Vergleich zum Vorjahre eine Zunahme um 132 aufweist. Die Zahl der darin eingeschlossenen

fremden Angestellten zeigt dagegen eine Verminderung von 26 auf 19. Neue Telegraphenstationen wurden 24 errichtet und auf der Bahnlinie Tokio—Yokohama sämmtliche Eisenbahnstationen zur Entgegennahme von Privatdepeschen eingerichtet.

Erweitert wurde das Telegraphensystem um 1232½ Engl. Meilen an Linienlänge mit 1590 Engl. Meilen Drahtlänge, wogegen das Vorjahr aufzuweisen hatte: 1367 Engl. Meilen an Linienlänge mit 1533 Engl. Meilen an Drahtlänge. Ein Vergleich dieser Zahlen ergiebt, daß das Jahr 1878/79 zwar um 134½ Meilen effektiver Linienlänge gegen das Vorjahr zurücksteht, indessen einen Zuwachs von 57 Engl. Meilen bezüglich der Drahtlänge zu verzeichnen hat.

Die voraussichtlichen Einnahmen für das Jahr 1878/79 waren zur Höhe von 318 000 Yen veranschlagt, dagegen betrug die Effektiv-Einnahme 527 938 Yen 52 Sen oder einen Ueberschuß von 209 838 Yen 52 Sen.

Von der Einnahme kommen auf die Beförderungsgebühren von Depeschen allein 433 084 Yen 98 Sen, was eine Mehreinnahme von 89 067 Yen 54 Sen gegen das Vorjahr ausmacht. Die übrige Summe der Einnahme rührt aus dem Verkaufe von Material und aus anderen Quellen her.

Der Anschlag der voraussichtlichen Ausgaben für das Fiskaljahr 1878/79 belief sich für Betriebs- und Unterhaltungskosten auf 451 902 Yen, für Neukonstruktionen auf 129 345 Yen 50 Sen. Die Effektiv-Ausgaben dagegen stellen sich für Betriebs- und Unterhaltungskosten auf 508 572 Yen 3 Sen, für neue Konstruktionen auf 129 049 Yen 87 Sen, was für den ersten Posten eine Differenz von 56 670 Yen 3 Sen zu Ungunsten und für den zweiten eine solche von 295 Yen 63 Sen zu Gunsten ergiebt.

Die Total-Einnahmen des Fiskaljahres in Höhe von 527 938 Yen stellen sich um 132 528 Yen 16 Sen und die Total-Ausgaben von 638 399 Yen 29 Sen um 7154 Yen 65 Sen günstiger als im Vorjahre.

Die Berechnung der Gesammt-Ausgaben und Einnahmen seit der Errichtung des ersten Telegraphenamtes ergiebt:

für die Ausgaben..... 4 159 833 Yen 22 Sen,
„ „ Einnahmen... 1 422 729 „ 81 „

Die Beförderung an telegraphischen Depeschen betrug im Jahre 1878—1879

1) Lokale Depeschen: 1 226 980 Japanische, darunter 66 688 dienstliche; 23 081 in fremden Sprachen, darunter 5859 dienstliche.
2) Internationale Depeschen: 22 695 in fremden Sprachen, darunter 2590 dienstliche.

Im Vergleich zum Vorjahre zeigt die Depeschenzahl eine Zunahme um 227 314, und die Gesammtzahl der seit Bestehen der Telegraphen von den Japanischen Behörden beförderten Depeschen beläuft sich auf 4 460 483.

Eisenbahnen. Außer den bereits seit mehreren Jahren im Betriebe befindlichen Linien Yokohama—Tokio und Kobe—Kioto ist für das Fiskaljahr, endigend den 30. Juni 1880, der Zuwachs der 11¼ Engl. Meilen langen Strecke Kioto—Otsu zu vermerken, welche in dem genannten Jahre dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde. Diese Bahn, welche die Ufer des Biwasees in eine direkte Verbindung mit dem Stillen Meere bringt, ist insofern für den Handel von Bedeutung, als nördlich des Sees nach Osten und Westen hin bis an die Meeresküste sich reiche Theedistrikte ausdehnen, welchen durch die neu gebaute Strecke ermöglicht wird, ihr Produkt, dessen Preis sich im Anfange der Saison hauptsächlich günstig stellt, ohne Verzug auf den Markt des geöffneten Hafens von Hiogo zu werfen. Seit Eröffnung dieser Linie hat sich der Frachtverkehr zwischen Kioto—Kobe bedeutend gesteigert und übertrifft bei weitem denjenigen auf der Strecke Yokohama—Tokio, wo die leichte und billige Wasserverbindung eine schwer zu besiegende Konkurrenz geltend macht. Eine weitere Zunahme des Frachtverkehrs auf der genannten Bahn steht von der Vollendung der augenblicklich im Bau begriffenen Strecke Nagahama—Tsuruga noch zu erwarten. Durch diese neue Linie wird das etwa 35 Engl. Meilen von Otsu entfernte, am nordöstlichen Ufer des Biwasees belegene Städtchen Nagahama mit dem auf der Westküste Japans liegenden Hafen Tsuruga verbunden, so daß die neue Bahn nicht allein einen Thee produzirenden Distrikt quer durchschneidet, sondern auch einen fast zusammenhängenden Schienenweg, welcher nur durch den hinsichtlich des Waarentransports leicht zu überwindenden Biwasee unterbrochen wird, zwischen dem Japanischen und Stillen Meere herstellt. Die Länge der neuen Strecke beträgt 27½ Engl. Meilen; ihre Vollendung steht angesichts der auszuführenden Bergdurchstiche und Flußübergänge nicht vor Mitte resp. Ende des Jahres 1882 in Aussicht. Eine weitere Strecke ist in dem besprochenen Fiskaljahre dem Verkehr auf der Insel Yezo übergeben worden. Dieselbe steht unter der besonderen Verwaltung des Kolonisations-Departements und verbindet dessen Regierungssitz Sappuro mit dem etwa 25 Engl. Meilen westlich davon belegenen Hafen Otaru.

Das Beamtenpersonal der Eisenbahnen besteht mit Ausnahme einiger höheren Verwaltungsbeamten und Ingenieure jetzt nur aus Japanern. Die fremden Lokomotivführer sind sämmtlich entlassen und mit Erfolg durch Japanische ersetzt worden. Die Vermessungs- und Bauarbeiten auf der neuen Strecke Nagahama—Tsuruga wurden fast ausschließlich von den aus der Kaiserlichen Ingenieurschule zu Tokio hervorgegangenen jungen Bautechnikern geleitet.

Augenblicklich hat die Japanische Regierung die Konstituirung einer nationalen Eisenbahn-Aktiengesellschaft angeregt, deren Aufgabe es sein soll, das bestehende Eisenbahnsystem in verhältnißmäßig kurzer Zeit nach dem Norden des Reiches auszudehnen.

Fürerst hat man die Erweiterung der Bahn von Tokio nach dem etwa 58 Engl. Meilen entfernten, im Centrum der Seide produzirenden Distrikte belegenen Takasaki in der Provinz Kotsuke ins Auge gefaßt.

Von hier aus soll jedoch nach und nach die Bahnlinie über Shirakawa, Provinz Iwaki, und Sendai, Provinz Rikuzen, nach Morioka, Provinz Rikuchiu, und weiter bis zu dem im höchsten Norden der Hauptinsel an gleichnamiger Bucht belegenen Aomori geführt werden. Die Gesammtlänge dieser projektirten Strecken würde etwa 430 Engl. Meilen betragen. Anscheinend sind es nicht allein Handelsinteressen, welche Aomori zum Zielpunkte dieser Projekte wählen ließen, sondern es scheint auch der Japanischen Regierung, besonders seit Abtretung von Saghalien an Rußland, darum zu thun zu sein, die zwar größtentheils noch unkultivirte, aber äußerst fruchtbare und ihrer politischen Lage nach wichtige Insel Yezo in eine festere Verbindung mit dem Hauptlande und den engeren Bereich der Centralregierung zu bringen.

Soviel bis jetzt in die Oeffentlichkeit gedrungen ist, hat die Japanische Regierung die Absicht, das zur Herstellung der Bahnlinien erforderliche Terrain anzukaufen und unentgeltlich der Aktiengesellschaft zu überlassen. Ferner soll die Regierung die Garantie einer Dividende von 8 pCt. für die Dauer des Baues der ganzen Strecke und für weitere zehn Jahre nach Vollendung derselben übernommen haben, wogegen die Verwaltung der Bahnen dem Staate permanent verbleibt.

Tabelle I.

Ueberſichtliche Zuſammenſtellung der während des Jahres 1880 in Yokohama eingeführten Waaren.

Waaren.	Maßſtab.	Menge.	Werth: Silber-Yen.
1) Baumwollene, leinene und hänfene Manufakte.			
Shirting, ungebleicht	Yards	33 835 940	1 633 789
„ gebleicht	„	745 160	44 402
„ gefärbt	„	2 801 290	216 625
„ geköpert	„	1 694 278	122 954
Drillich	„	399 371	30 510
T-Tuch	„	1 377 582	83 171
Segeltuch	„	253 797	43 146
Bedruckte Baumwollſtoffe u. Zitz.	„	3 539 597	249 643
Türkiſchrother Cambrik	„	3 178 622	196 243
Lawns (Linon)	„	3 639 029	186 921
Brokat	„	347 712	40 375
Sammet	„	3 124 487	597 656
Satin	„	2 822 013	274 872
Taffachellas	„	103 920	17 545
Gingham	„	39 434	4 435
Leinwand	„	45 588	9 072
Satin für Schirmbezüge	Stück	12 015	51 912
Taſchentücher	Dutzd.	246 469	18 103
Handtücher	„	2 014	2 591
Unterzeug	Stück	132 023	35 445
Baumwollengarn	Kättis	26 880 415	7 201 074
Hanfgarn	„	3 900	1 076
Verſchiedene Manufakturwaaren	Yards	392 920	32 982
Zuſammen	—	—	11 094 542
2) Wollene Manufakte.			
Tuch	Yards	122 245	167 712
Spaniſh Stripes	„	2 431	1 892
Flanell	„	82 762	23 744
Long Ells	„	5 527	1 826
Flaggentuch	„	31 780	3 385
Sarſchen	„	48 870	25 406
Laſting	„	24 803	7 769
Camelot	„	7 195	1 897
Muſſelin	„	11 639 207	1 821 388
Unterzeug	Stück	1 895	14 183
Tiſchdecken	„	597	1 020
Reiſedecken	„	9 487	19 391
Garn	Kättis	3 857	1 513
Verſchiedene Manufakturwaaren	Yards	126 808	35 694
Zuſammen	—	—	2 126 820
3) Halbwollene Manufakte.			
Orléans und Luſtre	Yards	753 951	87 851
Alpaca	„	204 923	26 511
Zanella	„	3 426 643	723 312
Taffachellas (Shimagoro)	„	84 097	11 141
Blankets (Decken)	Kättis	400 361	190 292
Unterzeug	Stück	2 994	1 204
Verſchiedene Manufakturwaaren	Yards	1 633 234	486 902
Zuſammen	—	—	1 527 213
4) Erze, Metalle und Metallwaaren.			
Eiſen in Gänſen	Kättis	3 421 186	30 901
„ bearbeitet	„	26 701 073	669 242
„ für Dachungen	—	—	9 034
Eiſenbahnſchienen	Kättis	1 706 846	41 902
Eiſerne Röhren	—	—	15 076
„ Schrauben	—	—	4 844
Eiſendraht	Kättis	1 505 573	84 905
Eiſenwaaren	—	—	57 816
Eiſenblech, verzinntes	Kiſten zu 84 Kättis	11 556	50 324
Stahl	Kättis	877 376	44 294
Stahldraht	„	19 973	1 448
Stahlwaaren	—	—	1 981
Blei in Mulden	Kättis	348 073	17 815
Bleiplatten	„	123 869	6 278
Bleiröhren	—	—	1 936
Bleifolie	Kättis	992 669	141 550
Zink	„	757 727	47 564
Meſſing	„	3 845	951
Meſſingwaaren	—	—	8 836
Kupfer	Kättis	68 161	15 667
Kupferwaaren	—	—	6 622
Yellow metal	Kättis	144 988	27 637
Zinn	„	98 817	26 316
Nickel	„	33 239	18 647
Neuſilber	„	17 220	9 342
Neuſilberne und plattirte Waaren	—	—	3 678
Queckſilber	Kättis	2 869	1 473
Zuſammen	—	—	1 346 079
5) Verſchiedenes.			
Atlas	Stück	1 770	34 153
Verſchiedene Seidenwaaren	—	—	31 785
„ halbſeidene Waaren	Stück	17 489	347 326
Ledertuch (ſog. Engliſch Leder)	—	—	3 225
Wachstuch für Fußböden	Yards	9 458	4 373
Rohe Baumwolle	Kättis	1 113 396	123 898
Hanf	„	478 759	38 566
Gewürznelken	„	74 055	26 839
Moſchus	„	341	30 714
Safran	„	2 699	17 115
Rhabarber	„	43 131	5 380
Ginſeng	„	3 310	6 420
Kampher, raffinirt	„	4 561	23 381
Chinin	„	815	52 169
Droguen aller Art	„	10 236	253 486
Arzneien	—	—	522 411
Bier in Fäſſern	Gallonen	8 187	3 953
„ „ Flaſchen	Dutzend	63 696	87 936
Champagner	„	4 719	29 028
Xeres-Wein in Fäſſern	Gallonen	2 811	5 137
„ „ „ Flaſchen	Dutzend	2 143	6 859
Verſchiedene Weine in Fäſſern	Gallonen	97 190	38 101
„ „ „ Flaſchen	Dutzd.	18 390	48 729
Whiskey, Cognac u. Genever in Fäſſ.	Gallonen	2 421	4 193
Whiskey, Cognac u. Genever in Flaſch.	Dutzend	15 065	50 449
Liköre	„	2 791	5 022

Waaren.	Maßstab.	Menge.	Werth: Silber-Yen.
Verschiedene alkoholische Getränke in Fässern	Gallonen	5 372	3 451
Verschiedene alkoholische Getränke in Flaschen	Dutzd.	3 892	12 212
Zucker, brauner	Kättis	47 745 547	2 094 192
„ Kandis-	„	294 589	30 480
„ raffinirter	„	6 743 045	596 084
„ in Broden	„	50 227	6 352
Kaffee	„	46 388	8 016
Chinesischer Thee	„	33 386	7 308
Mehl	„	1 113 077	42 766
Erbsen und Bohnen	„	2 432 455	48 614
Weizen und Gerste	„	223 222	2 844
Reis	„	15 106 831	335 721
Salzfleisch	—	—	6 820
Provisionen aller Art	—	—	135 330
Cigarren	Kättis	20 547	31 471
Cigarretten	—	—	3 857
Tabak	Kättis	19 590	7 171
Steinkohle	Tonnen	21 466	153 878
Mennige	Kättis	28 880	1 940
Safflor	„	73 852	29 735
Karmin	„	650	3 892
Zinnober	„	45 245	25 791
Berliner Blau	„	86 756	48 015
Schwarzer Firniß (black varnish)	—	—	6 553
Oelfirniß	Kättis	414 447	37 458
Malerfarben	—	—	8 870
Smalte und Kobalt	Kättis	2 414	5 606
Farbwaaren aller Art	„	750 914	276 465
Terpentinöl	„	14 881	1 333
Olivenöl	—	—	5 318
Ricinusöl	Kättis	188 372	18 429
Erdnußöl	„	131 050	9 597
Petroleum	Gallonen	39 646 993	931 939
Oele verschiedener Art	—	—	20 681
Leder	Kättis	536 856	238 882
Ochsenhäute	„	50 476	7 784
Pelzwerk	—	—	36 976
Hufe	Kättis	127 452	7 391
Büffelhörner	„	50 475	8 013
Rhinocoroshörner	„	655	9 398
Seepferdzähne	„	15 270	12 700
Elfenbein	„	13 488	26 954
Schildpatt	„	21 502	95 308
Kork	—	—	4 879
Papier, Europäisches	—	—	69 009
„ Chinesisches	—	—	29 017
Schreibmaterialien	—	—	40 538
Seife, ordinäre	Kättis	193 076	10 877
Toilettenseife	—	—	46 898
Haaröl und Parfumerien	—	—	29 269
Brillen, Feld- und Operngläser	—	—	4 713
Thermometer	—	—	3 101
Taschenuhren	Stück	45 342	291 522
Wand- und Standuhren	„	79 440	219 099
Lampen und Lampentheile	—	—	98 743
Knöpfe	—	—	6 516
Besätze	—	—	11 081
Hüte	Dutzend	5 786	46 762
Hosenträger	„	625	2 018
Hemdkragen	„	501	523
Hemden	„	173	2 556
Handschuhe	„	4 825	11 105
Halstücher	„	1 042	2 080
Shawls	„	2 673	7 770
Shawltücher	Stück	7 610	8 316
Strümpfe und Socken	Dutzend	4 590	7 433
Regenmäntel	Stück	820	3 016
Fertige Kleidungsstücke	—	—	15 821
Schuhwerk	Dutzend	1 887	3 879
Teppiche	—	—	37 286
Elastique	—	—	4 138
Schirmrippen	Dutzend	254 813	195 547
Schirmstöcke	„	1 498	2 525
Bürsten	—	—	2 635
Stiefelwichse	—	—	4 167
Cement	Kättis	4 503 187	30 788
Stearinlichte	„	137 696	23 641
Korallenperlen	„	2 520	81 529
Glasperlen	—	—	2 066
Stuhlrohr	Kättis	268 271	18 879
Eiserne Oefen und Zubehör	—	—	2 820
Fensterglas	Kisten zu 100 □ Fuß	24 455	54 753
Spiegelglas	—	—	6 298
Glaswaaren	—	—	54 607
Porzellan und andere Irdenwaaren	—	—	10 404
Wagen (zum Wiegen)	—	—	6 745
Werkzeuge	—	—	10 568
Wissenschaftliche Instrumente	—	—	69 053
Musikinstrumente	—	—	10 935
Seile und Tauwerk	—	—	43 298
Anker und Ankertaue	—	—	15 270
Maschinen	—	—	453 391
Salpeter	Kättis	436 680	23 588
Schießpulver	—	—	7 218
Gewehre	Stück	13 357	127 951
Patronen	—	—	2 681
Kanonen	—	—	49 549
Rindvieh	Stück	87	4 363
Pferde	„	20	2 395
Schafe	„	1 295	7 777
Sämereien	—	—	5 430
Oelkuchen	Kättis	3 544 307	46 960
Nutzholz	—	—	15 973
Wagen und Geschirre	—	—	9 248
Gedruckte Bücher	—	—	58 035
Bilder	—	—	2 263
Matten zum Packen	—	—	73 156
Kautschukwaaren	—	—	50 427
Dampfschiffe	Stück	1	103 000
Segelschiffe	„	1	14 000
Andere, nicht aufgeführte Waaren.	—	—	205 022
Zusammen....	—	—	10 129 163

Rekapitulation.

1) Baumwollne, leinene und hänfene Manufakte	11 094 542
2) Wollene Manufakte	2 126 820
3) Halbwollene Manufakte	1 527 213
4) Metalle, Erze und Metallwaaren	1 346 079
5) Verschiedenes	10 129 163
Gesammtwerth der Einfuhr	26 223 817

Tabelle II.

Uebersichtliche Darstellung der während des Jahres 1880 von Yokohama ausgeführten Waaren.

Waaren.	Maßstab.	Menge.	Werth: Silber-Yen.
Rohseide	Kättis	1 461 619	8 606 859
Seidenabfall	„	1 551 858	1 356 013
Cocons	„	94 348	91 004
Coconabfall	„	53 452	14 335
Seidenraupeneier	Kartons	530 452	991 021
Thee	Kättis	17 818 327	4 725 962
Reis	„	1 583 327	47 761
Weizen	„	87 790	3 224
Tabak	„	1 102 933	103 107
Kampher	„	6 366	1 595
Steinkohle	Tonnen	1 975	11 905
Kupfer	Kättis	296 970	54 663
Kupfererz	„	782 956	127 660
Kupferwaaren	—	—	22 014
Bronzewaaren	—	—	38 685
Porzellan und andere Irdenwaaren	—	—	329 282
Lackwaaren	—	—	400 725
Fächer	—	—	167 989
Bambuswaaren	—	—	20 532
Schildpattwaaren	—	—	1 995
Laternen	Stück	481 259	9 184
Cloisonné-Waaren	—	—	46 800
Sonnen- und Regenschirme	—	—	61 221
Seidene und halbseidene Waaren	—	—	43 287
Baumwollwaaren	—	—	10 507
Korallen	Kättis	63	3 088
Awabi- (Perlmutter-) Muscheln	„	643 295	66 654
„ getrocknete	„	866 089	211 036
Tripang	„	41 782	13 808
Haifischflossen	„	24 850	5 986
Getrocknete Fische aller Art	„	1 248 647	107 231
Seetang	„	2 367 158	64 524
Eßbare Schwämme	„	433 044	106 314
Fischöl	„	469 884	10 621
„Kanten" (vegetabilischer Leim)	„	60 389	15 726
Erbsen und Bohnen	„	162 735	3 122
Provisionen aller Art	—	—	55 024
Ginseng	Kättis	376 396	111 540
Chinawurzel	„	185 962	5 123
Galläpfel	„	28 511	2 975
Anis	„	360 954	14 429
Arzneiwaaren	—	—	6 250
Pflanzenwachs	Kättis	62 448	9 448
Bienenwachs	„	3 933	980
Schwefel	„	523 662	6 117
Pelzwerk	„	37 866	16 028
Zündhölzer (sog. Schwedische)	—	—	256 710
Papier	—	—	32 607
Zahnpulver	—	—	2 128
Kleidungsstücke	—	—	17 732
Wandschirme	Stück	5 388	17 404
Andere, nicht aufgeführte Waaren	—	—	127 978
Gesammtwerth der Ausfuhr	—	—	18 577 913

Tabelle III.

Uebersichtliche Zusammenstellung der während des Jahres 1878 in Yokohama eingeführten und von dort ausgeführten Edelmetalle und Münzen.

Gegenstände.	Werth: Yen.
A. Einfuhr.	
Japanische Goldmünzen	20 315
Ungemünztes Silber	110 000
Japanische Silbermünzen	21 590
Trade Dollars (Silber)	2 295
Mexikanische Silberpiaster	1 326 781
Japanische Kupfermünzen	1 000
Zusammen	1 481 981
B. Ausfuhr.	
Ungemünztes Gold	532 770
Japanische Goldmünzen	5 061 761
Ausländische „	21 454
Japanische Silbermünzen	868 520
Trade Dollars (Silber)	2 886 560
Mexikanische Silberpiaster	1 912 301
Andere ausländische Silbermünzen	1 506
Japanische Kupfermünzen	26 847
Ausländische „	500
Zusammen	11 312 219

Tabelle IV.

Uebersichtliche Zusammenstellung der während des Jahres 1880 in den Hafen von Yokohama ein- und von dort ausgelaufenen Schiffe.

Nationalität.	Einklarirt. Schiffe.	Einklarirt. Tonnengehalt.	Ausklarirt. Schiffe.	Ausklarirt. Tonnengehalt.
Deutsche	28	9 893	29	10 444
Britische Postdampfer	50	72 438	51	73 467
„ andere Schiffe	113	104 901	108	100 751
Amerikanische (V. St.) Postdampfer	17	86 354	18	91 434
„ and. Schiffe	48	47 982	51	50 373
Französische Postdampfer	27	42 640	27	42 864
Dänische	2	231	1	186
Niederländische	3	97	2	61
Schwedisch-Norwegische	1	416	1	416
Russische	5	1 278	6	1 774
Belgische	1	1 125	1	1 125
Japanische (Europäisch. Bauart)	81	97 791	80	95 687
Zusammen	376	465 146	375	468 582

Der Handel mit Eisen und einigen anderen Metallen in Japan.

Die Konsumtionsfähigkeit Japans ist eine nicht unwesentliche und von Jahr zu Jahr wachsende. Englisches Eisen beherrschte den Japanischen Markt bis vor einigen Jahren noch ausschließlich, hat seit einiger Zeit aber einen mächtigen Konkurrenten an Belgischem Eisen gefunden. Deutsches Nagel- und Stangeneisen ist zeither nur gelegentlich und versuchsweise nach Japan gekommen, und ein regelmäßiges Geschäft hat sich bis jetzt noch nicht entwickelt. Die Qualität des Deutschen Eisens war für den hiesigen Markt geeignet und fand bei Japanischen Abnehmern günstige Beurtheilung. Wenn die Deutsche Eisenindustrie im Stande ist, bezüglich des Preises ihres Fabrikats mit England und Belgien zu konkurriren, dann dürfte es ihr bei energischem Eingreifen nicht schwer halten, in Japan ein regelmäßiges und nicht unbedeutendes Absatzgebiet sich zu erwerben. Die Zeit, einen Versuch in dieser Richtung zu machen, erscheint um so günstiger, als Belgisches Eisen durch unreelle Lieferungen neuerdings sehr in Mißkredit gekommen ist. Die Lieferung gleichmäßiger, guter Qualitäten und genaue Befolgung der für den Japanischen Markt erhaltenen Aufmachungsvorschriften sind aber Grundbedingung, um Deutsches Eisen in Japan festen Fuß fassen zu lassen und das Geschäft mit Erfolg zu betreiben.

Der Absatz in Japan vertheilt sich auf Nagel-, Stangen-, und Roheisen in erster und Platteneisen, Bandeisen und Eisenblech in zweiter Linie.

Nageleisen. Der Hauptbedarf besteht für dünne Dimensionen von $\frac{9}{16}$ — $\frac{1}{8}$ i; dickere Sortimente, $\frac{3}{16}$ — $\frac{1}{2}$ i, haben nur ein beschränktes Absatzgebiet. Gekauft werden nur gute Qualitäten, und es kann nicht dringend genug vor Versuchen gewarnt werden, geringere Qualitäten auf den Markt zu bringen. Die hier beliebteste Nageleisenmarke ist die Englische Marke „Dawes"; Deutsche Industrielle sollten sich dieselbe in Bezug auf Qualität wie auf Aufmachung zum Muster nehmen.

Nageleisen muß in Längen von genau 6 Fuß geschnitten und in Bündel von genau 56 Engl. Pfund Inhalt gepackt werden. Jedes Bündel muß mit vier Klammern versehen sein; Bündel mit fünf, sechs und sieben Klammern, wie Belgien sie häufig liefert, sind nicht beliebt. Der Absatz von Nageleisen scheint in letzter Zeit sich etwas zu vermindern, wahrscheinlich in Folge des mehr in Aufnahme gekommenen Verbrauchs von Drahtstiften. Das nachstehende Sortiment soll dazu dienen, die proportionelle Absatzfähigkeit der einzelnen Dimensionen zu illustriren:

10 t	$2\frac{1}{4}$ mm BWG,
40 t	$\frac{1}{16}$ i 13, 14, 15 BWG,
10 t	$\frac{1}{16}$ i 12 BWG,
20 t	$\frac{1}{8}$ i
je 5 t	$\frac{3}{16}$ i hinauf bis zu $2\frac{1}{2}$ i.

Für den Verkauf sind die folgenden Sortimente die geeignetsten:

$\frac{1}{16}$ i	BWG 12	5 t	$\frac{1}{16}$ i	BWG 13	20 t
$\frac{1}{16}$ i	„ 13	15 t	$\frac{1}{16}$ i	„ 14	20 t
$\frac{1}{16}$ i	„ 14	20 t	$\frac{1}{8}$ i		10 t
$\frac{1}{8}$ i		10 t			50 t
		50 t			
$\frac{1}{16}$ i	BWG 13	10 t	$\frac{1}{8}$ i		$12\frac{1}{2}$ t
$\frac{1}{16}$ i	„ 14	15 t	$\frac{3}{16}$ i		$3\frac{1}{2}$ t
$\frac{1}{16}$ i	„ 15	10 t	$\frac{1}{4}$ i		3 t
$\frac{1}{8}$ i		25 t	$\frac{5}{16}$ i		$1\frac{1}{2}$ t
		60 t	$\frac{3}{8}$ i		$1\frac{1}{2}$ t
			$\frac{7}{16}$ i		$1\frac{1}{2}$ t
			$\frac{1}{2}$ i		$1\frac{1}{2}$ t
					25 t

$\frac{3}{16}$ i	7 t	$2\frac{1}{4}$ mm	10 t
$\frac{1}{4}$ i	6 t	$\frac{1}{16}$ i BWG 12	5 t
$\frac{5}{16}$ i	3 t	$\frac{1}{16}$ i „ 13	10 t
$\frac{3}{8}$ i	3 t	$\frac{1}{16}$ i „ 14	15 t
$\frac{7}{16}$ i	3 t	$\frac{1}{8}$ i	15 t
$\frac{1}{2}$ i	3 t	$\frac{3}{16}$ i	5 t
	25 t	$\frac{1}{4}$ i	4 t
		$\frac{5}{16}$ i	3 t
		$\frac{3}{8}$ i	3 t
		$\frac{7}{16}$ i	3 t
		$\frac{1}{2}$ i	3 t
			76 t

Die Notirungen waren seit Beginn des Jahres 1880 sehr schwankend und gingen Hand in Hand mit den großen Preisfluktuationen auf den Europäischen Märkten. Es notirte Englisches Nageleisen (Marke Dawes) bis März 1880 zwischen 4,25 und 4,75 Yen für den Pikul; von April ab fielen die Preise rasch, und sie standen Ende des Jahres auf 3,50 Yen. Auch im Jahre 1881 haben dieselben sich nicht erholt, sondern schwankten zwischen 2,75 und 3,30 Yen pro Pikul für bestes Fabrikat.

Für Belgische sEisen wurden noch niedrigere Preise notirt; dasselbe war nur mit einem Preisabschlag von 10 bis 25 Cents für den Pikul gegen die Englische Marke „Dawes" zu verkaufen.

Stangeneisen. Flaches Stangeneisen (flat bars) hat nach Nageleisen den stärksten Absatz in Japan. Auch in diesem Artikel verlangt der Japaner nur gute Qualität. Geringe Qualitäten sind schlecht verkäuflich und werden unverhältnißmäßig niedrig bezahlt. Eine bestimmte Marke hat sich bis jetzt in Japan noch nicht eingebürgert. Der Deutsche Industrielle sollte sich zum Muster Englisches „best Staffordshire"-Stangeneisen nehmen und in erster Linie die unter der Bezeichnung „best W. W. Crown" bekannte Marke.

Alle flachen Stangen müssen eine möglichst gleichmäßige Länge von mindestens 12 Fuß haben. Geringere Längen sind nicht beliebt. Die Aufmachung sollte in Bündeln mit Nettogewicht von 112 Engl. Pfund geschehen. Der Hauptbedarf ist für $\frac{1}{4}$ i dicke flache Stangen; dann folgen solche von $\frac{1}{8}$ und $\frac{3}{8}$ Zoll. Stangen größerer Dimensionen finden nur wenig Absatz.

Mit Bezug auf die Preise sind dieselben Schwankungen wie bei Nageleisen zu konstatiren. Die höchste Notirung wurde 1880 mit 4,50 Yen für den Pikul erreicht, während die Preise im Jahre 1881 wichen und zwischen 2,75 und 3,10 Yen pro Pikul für bestes „Staffordshire"-Eisen schwankten. Gangbare und empfehlenswerthe Sortimente sind die folgenden:

$\frac{1}{8}$—$\frac{3}{8}$ i	$\frac{1}{8}$—$\frac{1}{2}$ i	$\frac{1}{8}$—$\frac{5}{8}$ i	$\frac{1}{8}$—$\frac{3}{4}$ i	$\frac{1}{8}$—$\frac{7}{8}$ i	
3 t	4 t	4 t	3 t	$1\frac{1}{2}$ t	
	$\frac{1}{8}$—1 i	$\frac{1}{8}$—$1\frac{1}{4}$ i			= 20 t
	$1\frac{1}{2}$ t	3 t			
$\frac{1}{4}$—$\frac{3}{8}$ i	$\frac{1}{3}$ i	$\frac{5}{8}$ i	$\frac{3}{4}$ i	$\frac{7}{8}$ i	1 i
1 t	5 t	5 t	$7\frac{1}{2}$ t	5 t	$2\frac{1}{2}$ t
	$1\frac{1}{4}$ i	$1\frac{1}{2}$ i			= 30 t
	3 t	1 t			
$\frac{3}{8}$—$\frac{5}{8}$ i	$\frac{3}{4}$ i	$\frac{7}{8}$ i	1 i	$1\frac{1}{4}$ i	= 25 t
$1\frac{1}{2}$ t	3 t	10 t	$7\frac{1}{2}$ t	3 t	
$\frac{1}{2}$—$\frac{7}{8}$ i	1 i	$1\frac{1}{4}$ i			= 10 t
3 t	5 t	2 t			
$\frac{1}{4}$—$\frac{3}{8}$ i	$\frac{1}{3}$ i	$\frac{5}{8}$ i	$\frac{3}{4}$ i	$\frac{7}{8}$ i	1 i
3 t	5 t	7 t	10 t	8 t	4 t
$1\frac{1}{4}$ i	$1\frac{1}{2}$ i	2 i	$\frac{1}{4}$—$2\frac{1}{2}$ i		= 47 t
3 t	3 t	2 t	2 t		

Viereckiges Stangeneisen, square bars, ist nicht unwichtig für den Handel mit Japan. Bei dieser Sorte von Eisen ist der Japaner mit Bezug auf Qualität nicht so wählerisch, insbesondere bei umfangreicheren Dimensionen. Eine dem Belgischen Fabrikat Nr. 2 entsprechende Qualität dürfte in der Regel den Anforderungen des Japanischen Marktes genügen. Dünnere Dimensionen sollten als Bündel von 112 Engl. Pfund aufgemacht werden und eine Länge von möglichst genau 12 Fuß haben. Die dickeren Dimensionen sollten in einzelnen Stangen verladen werden, ihre Länge darf aber nicht weniger als 14 bis 15 Fuß betragen. Die Notirungen schwankten im Jahre 1881 zwischen 2,40 und 2,80 Yen für den Pikul, während die Preise im Jahre 1880 bis auf 4,35 Yen gestiegen waren.

Empfehlenswerthe Sortimente sind:

$\frac{3}{4}$ i	3 t	$\frac{7}{8}$ i	3 t	$1\frac{1}{8}$ i	15 t
$\frac{7}{8}$ i	3 t	1 i	2 t	$1\frac{1}{4}$ i	5 t
1 i	3 t	$1\frac{1}{8}$ i	8 t		20 t
$1\frac{1}{8}$ i	5 t	$1\frac{1}{4}$ i	5 t		
$1\frac{1}{4}$ i	6 t	$1\frac{1}{2}$ i	2 t		
	20 t		20 t		

Nach den Dimensionen $1\frac{1}{8}$ und $1\frac{1}{4}$ Engl. Zoll war in letzter Zeit die bedeutendste Nachfrage.

Viereckiges Stangeneisen (dünne Dimensionen), welches hauptsächlich für die Anfertigung von Nägeln benutzt wird, ist in den Dimensionen von $\frac{5}{16}$ bis $\frac{1}{2}$ Engl. Zoll verkäuflich, der Absatz ist aber nur gering. Der Japanische Käufer legt auf gute Qualität großen Werth. Die Aufmachung muß in Bündeln von 112 Engl. Pfund geschehen und die Länge der Stangen genau 12 Fuß betragen. Die geschäftliche Lage dieser Sorte von Eisen war während des Jahres 1880 bis zum Sommer 1881 in Folge der großen auf den Markt gebrachten Vorräthe eine äußerst gedrückte und die Preise sehr niedrig.

Ein empfehlenswerthes Sortiment ist:

$\frac{3}{16}$ i	4 t
$\frac{1}{4}$ i	3 t
$\frac{3}{8}$ i	2 t
$\frac{5}{16}$ i	3 t
$\frac{1}{2}$ i	3 t
	15 t

Rundes Stangeneisen hatte während des Jahres 1880 nur geringen Absatz. In Folge der Ueberführung des Marktes waren Notirungen niedrig und hatten sich bis Sommer 1881 noch nicht gehoben. Vermehrte Nachfrage und höhere Preise werden indessen bald erwartet. Der Japanische Käufer nimmt nur gute Qualität. Empfehlenswerthe Sortimente sind:

i	$\frac{1}{8}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{5}{16}$	$\frac{7}{16}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$							
t	6	6	6	6	6	6	6	= 48 t						
i	$\frac{3}{4}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{2}$	3	$3\frac{1}{2}$				
t	5	3	2	3	2	2	$2\frac{1}{2}$	2	2	$1\frac{1}{2}$	= 25 t			
i	$\frac{1}{8}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{5}{16}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{7}{8}$	1	$1\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{3}{8}$	
t	4	7	7	3	3	5	5	5	5	3	2	3	3	
		2	$2\frac{1}{2}$	3										
		2	2	1	= 60 t									
i	$\frac{3}{16}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{5}{16}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{7}{16}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$							
t	3	4	4	2	4	5	5	= 27 t						
i	$\frac{1}{8}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{5}{16}$	$\frac{3}{8}$									
t	1	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	2	2	= 10 t								
i	$\frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$												
t	6	4	= 10 t											
i	$\frac{3}{4}$	$\frac{7}{8}$	1	$1\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	2	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{2}$				
t	5	4	3	2	3	3	1	1	1	2	= 25 t			

Runde Stangen sollten, wenn irgend thunlich, als Bündel von 112 Engl. Pfund Gewicht aufgemacht werden und eine Länge von 12 Fuß haben. Dickere Stangen, welche einzeln oder lose verladen werden, müssen eine Länge von 14 bis 15 Fuß besitzen.

Platteneisen (ships plates) hat sich mit der Zunahme des Schiffbaues eines wachsenden Konsums zu erfreuen. Prima Kesselplatten finden des hohen Preises halber wenig Verwendung. Das Fabrikat, welches begehrt wird, ist von mittlerer Qualität, „Staffordshire", kostet in England 7 bis 8 Pfund Sterling und wird in Japan gewöhnlich für 3,25 bis 4,25 Yen pro Pikul verkauft. Die fast ausschließlich gangbare Größe ist 8 Fuß × 4 Fuß, und ein gut verkäufliches Sortiment ist das folgende:

i	$\frac{1}{16}$	$\frac{3}{32}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{3}{16}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{5}{16}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$	
t	5	4	6	4	4	2	3	2	2	= 32 t

Eisenblech findet vorzüglich während der Wintermonate großen und in der Regel lohnenden Absatz. Die gangbarsten Größen sind 6 Fuß × 3 Fuß, und der Hauptverbrauch findet statt in der Marke BWG 21 bis 28.

Gute Englische Qualitäten sind die beliebtesten, und Notirungen schwankten während des Jahres 1880 bis Sommer 1881 zwischen 3,75 und 4,35 Yen für den Pikul.

Empfehlenswerthe Sortimente sind:

BWG	26	9 t
	27	$10\frac{1}{2}$ t
	28	$10\frac{1}{2}$ t
		30 t

BWG	12	14	16	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
t	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	
				27	28								
				2	4	= 25 t							

BWG	21	22	23	24	25	26	27	28	
t	3	3	3	3	3	3	3	4	= 25 t

Bandeisen (hoop iron). Der Konsum ist sehr gering. Die Hauptverwendung findet statt für den Beschlag der zur Verpackung der Exportwaaren erforderlichen Kisten. Preise werden seit längerer Zeit mit 3,30 Yen für den Pikul notirt. Ein empfehlenswerthes Sortiment ist das folgende:

$\frac{5}{8}$ i	BWG	20	5 t
$\frac{3}{4}$ i		20	5 t
$\frac{7}{8}$ i		19	3 t
1 i		18	5 t
$1\frac{1}{8}$ i		18	3 t
$1\frac{1}{4}$ i		17	3 t
$1\frac{1}{2}$ i		16	3 t
$\frac{1}{2}$ i		21	2 t
$\frac{3}{8}$ i		21	1 t
			30 t

Gute Qualität ist Erforderniß. Bei der Aufmachung sind besondere Vorschriften nicht zu beachten.

Roheisen. Die Einfuhr von Roheisen hat während der letzten Jahre bedeutend zugenommen. England versorgt den Markt fast ausschließlich, und die folgenden Marken sind die bekanntesten und hauptsächlich gangbaren: Coltneß Gartsherrie, Monkland, Govan, Colder, Eglinton, Red Car, Middlesborough.

Die Preise wurden Anfangs 1880 mit 1,85 Yen für den Pikul notirt und verfolgten bei sehr großen Zufuhren das ganze Jahr hindurch eine weichende Tendenz, bis sie im Juli 1881 auf 1,30 Yen für den Pikul gewichen waren. Da der Konsum indessen große

Quantitäten in Anspruch nimmt, so werden die vorhandenen Vorräthe bald abnehmen und die Preise wieder steigen. Die einheimische Eisenproduktion, auf deren Emporblühen und Ausbreitung in der Japanischen Presse oft mit Stolz hingewiesen wird, ist heutzutage, wie die folgenden, aus amtlichen Quellen geschöpften Angaben beweisen, noch weit entfernt, der Einfuhr Europäischen Eisens den geringsten Abbruch zu thun.

Die beiden einzigen, nach Europäischem Muster und mit Europäischen Hülfsmitteln betriebenen Eisenwerke zu Kamaïshi und Naka Kosaka haben sich soweit als wenig produktiv erwiesen.

In Kamaïshi wurden in 1880 etwa 1300 Tonnen Eisen fertiggestellt, wobei allerdings zu berücksichtigen bleibt, daß diese Ausbeute nur das Resultat weniger Monate war, weil die Schmelzprozesse wegen Mangels an Feuerungsmaterial bald eingestellt werden mußten.

Von Naka Kosaka wurden nicht mehr als etwa 260 Tonnen Eisen in den Handel gebracht und die Arbeit nach einer Betriebsthätigkeit von etwa 6 Monaten eingestellt, um zum Umbau der Hohöfen zu schreiten, die sich nicht als zweckdienlich erwiesen.

In der Hauptsache haben die beiden genannten Werke bisher nur Gußeisen geliefert, während in Schmiedeeisen nur Versuche im Kleinen veranstaltet wurden.

Die Qualität des Kamaïshi-Eisens wird als recht gut bezeichnet, wohingegen in Naka Kosaka ein ziemlich sprödes, hartes Eisen hergestellt wird, welches häufig mit Englischem Eisen gemischt werden muß, um die erforderliche Weichheit zu erlangen.

Der Preis für Kamaïshi-Gußeisen, Qualität Nr. I wird mit 31,25 Yen pro Engl. Ton oder 1,84 Yen pro Pikul angegeben. Für Naka Kosaka-Eisen werden für Nr. I 25 Yen pro Engl. Ton = 1,47 Yen pro Pikul und für Nr. II 22,50 Yen pro Engl. Ton = 1,32 Yen pro Pikul gefordert.

Aus Vorstehendem erhellt, daß die einheimische Produktion noch in der Wiege liegt und, wenigstens noch auf längere Zeit hinaus, nicht geeignet sein dürfte, dem Europäischen Fabrikate fühlbare Konkurrenz zu machen.

Galvanisirtes Zinkblech. Der nicht bedeutende aber anscheinend wachsende Bedarf wird ausschließlich durch Englische Waare befriedigt.

Welliges (corrugated) Zinkblech findet größeren Absatz als glattes (plain).

Die BWG-Nummern 26, 27, 28 und 29 sind die beliebtesten Die gangbarste Dimension ist 6 Fuß × 3 Fuß mit 8 Wellen für welliges Zinkblech. Notirungen bewegten sich in 1880 bis Mitte 1881 je nach den Nummern zwischen 6,50 und 7,50 Yen pro Pikul.

Messingplatten (yellow metal sheetings). Der Bedarf ist gering und wird aus England fast ausschließlich befriedigt. Die in 1881 gezahlten Preise sind wenig remunerativ gewesen und schwankten zwischen 23,25 und 24 Yen pro Pikul für beste Waare. Die gangbarsten Sortimente sind die folgenden:

8	Unzen	5	Kisten,	8	Unzen	4	Kisten,
10	„	5	„	10	„	4	„
12	„	5	„	12	„	4	„
14	„	5	„	14	„	4	„
		20	Kisten.	16	„	4	„
				18	„	4	„
						24	Kisten.

Eine Kiste pflegt zwischen 2½ und 4 Hundredweight zu enthalten, und müssen dieselben mit Zinn ausgeschlagen sein.

Beliebte Marken sind „Muntz“ und „Vivian“.

Messingnägel (yellow metal nails) finden hauptsächlich in den Größen von 1⅛ und 1¼ Engl. Zoll Absatz.

Zinnplatten (tin plates) werden in großer Menge konsumirt, und wird auf die Qualität nicht viel Gewicht gelegt. Beliebte Englische Marken sind „Royal“ und „Parsons“. Für die Verpackung sind mit Zinn beschlagene Kisten zu empfehlen, welche 225 Platten enthalten müssen. Die gangbarsten Größen sind 14 × 10 Engl. Zoll. Wegen Ueberführung des Marktes sind Notirungen gegenwärtig sehr niedrig. Mehr als 4,95 Yen für die Kiste sind nicht zu erhalten, während, wenn die Vorräthe normal sind, der niedrigste Preis zwischen 5,75 und 6 Yen schwankt.

Bleiblöcke (pig lead) haben nur mäßigen Absatz. Deutschland sollte im Stande sein einen Theil des Bedarfs zu befriedigen, wenn nicht auf direktem Wege, dann doch über England. Beliebteste Englische Marke ist „LB“, andere Marken werden auch gekauft, doch sind Notirungen für dieselben niedriger.

Stahl. In der Befriedigung des Bedarfs konkurriren Deutschland und England (Birmingham). Bambusstahl, ein Fabrikat, welches in großen Quantitäten nach China gebracht und dort viel und gern gekauft wird, findet hier gar keinen Absatz. Gegen Herausendungen dieses Fabrikats muß daher gewarnt werden. Nächst schwedischem Stahl ist sogenannter Milano-Stahl in viereckigen Stangen das beliebteste Fabrikat. Die Verpackung sollte in Fässern von 112 Engl. Pfund stattfinden. Viereckiger Stahl ist am gangbarsten in den Dimensionen von ⅛ bis ⅜ Engl. Zoll. Der Japanische Käufer legt großes Gewicht auf beste Qualität. Die Preise wertheten für:

Schwedischen Stahl..... 6 Yen pro Pikul,
Milano-Stahl..... 6 bis 4 5/10 Yen pro Pikul,
Messerstahl ..... 4½ Yen pro Pikul.

Messerstahl wird seit einiger Zeit mehr gekauft, aber nur beste Qualität und in Dimensionen von ⅛, 1/16 und ¼ Engl. Zoll Dicke.

Stahlschienen sind zeitweilig für Eisenbahnzwecke importirt worden, waren seither aber nicht allgemeiner Handelsartikel, weil die Regierung für ihren Bedarf im Auslande direkt kontrahirte. Gegenwärtig besteht die Absicht, größere Eisenbahnbauten vorzunehmen, wofür voraussichtlich große Quantitäten von Schienen aus dem Auslande geliefert werden müssen.

Deutsche Industrielle sollten rechtzeitig Mittel und Wege ergreifen, um einen Theil der Lieferungen zu erhalten, entweder durch direkte Applikation bei der Japanischen Gesandtschaft in Berlin oder durch Bestellung eines tüchtigen Agenten in Japan.

Zinkblech. Der Konsum ist bedeutend und im Wachsen begriffen. Deutsche Werke sollten im Stande sein, denselben zu befriedigen, wenn auch über England. Die für den Japanischen Markt geeignetsten Dimensionen sind 7 Fuß × 3 Fuß, die Verpackung sollte in Fässern mit Silos geschehen, und jedes Faß sollte 560 Engl. Pfund enthalten.

Empfehlenswerthe Sortimente sind:

Nr.	5	10	Fässer,	Nr.	4	6	Fässer,
„	6	10	„	„	5	10	„
„	7	10	„	„	6	10	„
„	8	10	„	„	7	10	„
„	9	8	„	„	8	10	„
„	10	2	„	„	9	10	„
		50	Fässer.	„	10	4	„
				„	11	4	„
						64	Fässer.

Die Notirungen sind in letzter Zeit starken Fluktuationen unterworfen gewesen. Im Juli 1881 wurden die Preise mit 6,90 Yen für den Pikul notirt, während der Preis im Januar noch 8,50 Yen für den Pikul betrug.

Eisendraht. In diesem Fabrikat beherrscht Deutsche Waare den Japanischen Markt fast ausschließlich und wird, wenn ihre Qualität erhalten bleibt, auch in Zukunft die Englische und Belgische Konkurrenz nicht zu scheuen haben.

Runder, blank polirter Eisendraht. Die beliebtesten Sortimente sind:

BWG	8	5	Fässer,
„	9	5	„
„	10	5	„
„	11	5	„
„	12	5	„
„	13	5	„
„	14	10	„
„	15	10	„
		50	Fässer.

BWG	26	3	Fässer,
„	27	5	„
„	28	5	„
„	29	5	„
„	30	5	„
„	31	5	„
„	32	2	„
		30	Fässer.

BWG	30	5	Fässer,
„	31	5	„
„	32	5	„
„	33	5	„
		20	Fässer.

BWG	11	5	Fässer,
„	12	5	„
„	13	5	„
„	14	5	„
„	15	5	„
„	16	10	„
„	17	5	„
„	18	12	„
„	19	5	„
„	20	5	„
„	21	13	„
„	22	5	„
„	23	5	„
„	24	5	„
„	25	10	„
		100	Fässer.

Um Rost zu vermeiden, darf Verpackung nur in Fässern geschehen, die mit Zinn ausgeschlagen sind. Der Hauptabsatz findet statt in den Nummern 11 bis 25, für welche die Preise während der Berichtperiode zwischen 6,50 und 7,50 Yen pro Pikul schwankten.

Preise für die übrigen Nummern wurden wie folgt notirt:

für BWG 30 bis 33 etwa 14 Yen pro Pikul,
26 „ 32 „ 9,50 „ „ „
8 „ 15 „ 5 „ „ „

Ein Faß sollte 200 bis 300 Kättis Netto enthalten.

Viereckiger blanker Eisendraht hat nur geringen Konsum und werthete etwa 6 Yen für den Pikul während der Berichtperiode.

Drahtstifte (runde) erfreuen sich eines großen und stetig zunehmenden Absatzes. Deutschland in erster Linie versorgt den Markt gegenwärtig. Nur gute Qualitäten mit schönen breiten Köpfen befriedigen den Japanischen Käufer, und Deutsche Industrielle müssen sich hüten, Waare geringerer Qualität herauszusenden. Auch reelle Packung ist von größter Wichtigkeit, und gerade mit Bezug hierauf werden viele Klagen laut, auf welche Berichterstatter weiter unten zurückkommen wird. Die Verpackung aller Drahtstifte muß in Fässern oder Kisten von 1 Pikul Netto Inhalt geschehen; der Verpackung in Kisten scheint in jüngster Zeit überhaupt der Vorzug gegeben zu werden. Außerdem sollte die Waare in Papierpacketen von 6¼ oder 10 Kättis Netto Inhalt aufgemacht sein. Empfehlenswerthe Sortimente sind:

⅞ i	BWG	17	5	Pikuls,
1 i	„	16	5	„
1⅛ i	„	15	10	„
1⅜ i	„	14	15	„
1½ i	„	14	10	„
1¾ i	„	13	10	„
2 i	„	13	10	„
2¼ i	„	12	20	„
2⅜ i	„	12	35	„
2½ i	„	12	20	„
			140	Pikuls.

1 i	BWG	16	10	Pikuls,
1⅛ i	„	15	10	„
1⅞ i	„	15	15	„
1½ i	„	14	15	„
1⅞ i	„	13	10	„
2¼ i	„	12	20	„
2⅜ i	„	12	30	„
2½ i	„	12	20	„
3 i	„	10	10	„
3½ i	„	9	5	„
4 i	„	8	5	„
4½ i	„	8	5	„
5½ i	„	7	5	„
			160	Pikuls.

2⅜ i	BWG	12	30	Pikuls,
2½ i	„	12	30	„
3 i	„	10	15	„
3¼ i	„	9	15	„
4 i	„	9	10	„
4¼ i	„	8	10	„
4½ i	„	8	10	„
5 i	„	7	10	„
5½ i	„	7	10	„
6 i	„	6	10	„
			150	Pikuls.

⅞ i	BWG	18	5	Pikuls,
⅞ i	„	17	10	„
1 i	„	16	10	„
1⅜ i	„	14	20	„
1½ i	„	14	15	„
1¾ i	„	13	10	„
2¼ i	„	12	30	„
2⅜ i	„	12	40	„
2½ i	„	11	25	„
2¾ i	„	11	10	„
2⅞ i	„	10	10	„
3¼ i	„	9	5	„
4¼ i	„	8	5	„
5 i	„	2	5	„
			200	Pikuls.

Die Notirungen schwankten während der Berichtperiode, je nach Sortiment, zwischen 3,25 und 6,25 Yen für den Pikul.

Viereckige Drahtstifte sind bis jetzt wenig in Aufnahme gekommen.

Holzschrauben (eiserne) finden nur geringen Absatz. Bisher war England ausschließlicher Lieferant, in neuerer Zeit sind aber auch Deutsche Marken mit Erfolg eingeführt worden. Nach großen Dimensionen ist wenig Begehr. Die Nachfrage ist hauptsächlich für Größen von ⅜ bis 1½ Engl. Zoll. Der Preis war etwa 8 Cents für das Groß. Die Aufmachung hat zu geschehen in Kartons zu 1 Groß.

Neusilber (German Silver) findet mäßigen Absatz. Die hauptsächlich gangbare Breite ist 7½ bis 8 Engl. Zoll. Ein gutes Sortiment ist:

BWG	33	200	Kättis,
„	31	200	„
„	30	200	„
„	29	200	„
„	25	200	„
		1000	Kättis.

Es wird Gewicht auf gute Qualität gelegt. Die Preise stehen seit langer Zeit sehr niedrig, nur 65 Cents für den Pikul.

Nickel in Würfeln findet gleichfalls, wenn auch nur geringen Absatz. Nur gute Qualität wird gekauft. Qualitäten unter 60 pCt. Nickelgehalt sind vollständig unverkäuflich.

Die Notirungen betrugen 80 Cents bis 1 Yen für das Englische Pfund.

Messer, Scheeren und Werkzeuge sind noch gar nicht in Aufnahme gekommen. Der Japaner beharrt unbegreiflicher Weise bei seinen plumpen und unförmlichen, im Lande angefertigten Instrumenten. Eingeführte Waare dieser Art findet daher keinen Absatz.

Schließlich sei noch erwähnt, daß Japan ein lohnendes Absatzfeld bietet für alle Arten von altem Eisen. In alten Drahtseilen hat sich insbesondere ein lebhaftes und regelmäßiges Geschäft entwickelt.

Die Einfuhr beträgt Tausende von Tonnen jährlich. Preise sind jedoch schwer anzugeben, weil dieselben ganz abhängig von dem Zustande sind, in dem die Waare eintrifft.

Die Versendung der Englischen Eisenfabrikate erfolgt über London, die der Belgischen von Antwerpen, kleinere Posten wohl auch im Transit über London. Der Transport geschieht theils durch Segelschiff, theils mittelst Dampfers, zumal wenn, wie dies wohl vorkommt, Frachtsätze nicht erheblich von einander abweichen.

Die Fracht stellt sich je nach den Konjunkturen ab London mit Segelschiff auf 25 bis 30 Schillinge, mit Dampfer auf 30 bis 45 Schillinge für das Englische Ton von 2240 Engl. Pfund, ab Antwerpen auf dieselben Sätze plus 5 oder 10 pCt. Primage, je nach dem die Fracht in Antwerpen oder in Japan bezahlt wird. Die Fracht per Dampfer ist stets in Europa zahlbar. Die See-Versicherung beträgt mit Segelschiff $1\frac{1}{4}$, mit Dampfer $1\frac{1}{4}$ pCt., ab Antwerpen zu den Belgischen Havereibedingungen, d. h. daß materieller Schaden nur im Fall von Strandung, Stoßen u. dergl. vergütet wird. Eisendraht zahlt höhere Prämie, meistens nach Vereinbarung und abhängend von der Packung, ob in Blech oder nicht. Der Zoll beträgt auf Stangen- und Nageleisen 30 Bu-Cents = 9,648 Silber-Cents für den Pikul von $133\frac{1}{3}$ Engl. Pfund.

Usanzen. Landen und Lagern kostet je nach der Entfernung von den Lagerhäusern 4 bis $4\frac{1}{2}$ Cents pro Pikul. Lagermiethe wird bezahlt je nach Vereinbarung 3 bis 4 Cents pro Pikul pro Monat, und Feuerversicherung etwa $\frac{1}{8}$, für kurze Lagerung wohl auch $\frac{1}{4}$ pCt. pro Monat. Die Zinsen auf Baarauslagen, wie Zoll, Feuerversicherung u. dergl., betragen 9, auch wohl 12 pCt. für das Jahr.

Die Kommission für den Verkauf beträgt, je nach Vereinbarung, 3 bis 5 pCt. auf den Brutto-Verkaufswerth. Für Ablieferung und kleine Spesen werden je nach Uebereinkunft und unter Berücksichtigung des Umfangs des Geschäfts $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ pCt. auf den Brutto-Erlös bezahlt. Für eventuell erforderliches Nachwiegen des Eisens an Bord oder am Landungsplatze 5 bezw. 10 Cents für das Englische Ton von 2240 Engl. Pfund extra, und für eventuell erforderliches Sortiren nach Größen ꝛc. für den Fall, daß die Marken unkenntlich geworden sind, $\frac{1}{2}$ Cent pro Bündel extra.

Die Abnahmefrist wird bemessen, je nach Uebereinkunft mit dem Käufer und Umfang des Geschäfts, auf 14 Tage bis 2 Monate. In neuester Zeit ist unter 30 Tagen eine Abnahme selten bewerkstelligt worden. Für Beschädigung durch Rost wird in der Regel eine entsprechende Vergütung auf den für gesunde Waare stipulirten Verkaufspreis bewilligt, häufig 10 bis 15, auch bis zu 25 bis 30 pCt., je nach Umfang der Beschädigung.

Gewichtsverlust, namentlich bei beschädigter Waare, beläuft sich auf $\frac{1}{2}$ bis 1 pCt.

Auktionsverkäufe beschädigter Waare haben, abgesehen von sonstigen Kosten, wie Annonciren in Zeitungen u. dergl., eine Extrakommission von etwa 3 pCt. an den Auktionator zur Folge.

In Vorstehendem ist eine ziemlich erschöpfende Aufzählung aller in Japan gangbaren Eisensorten und Metallwaaren enthalten. Deutschlands Theilnahme beschränkt sich soweit nur auf Zink, Eisendraht, Drahtstifte, Neusilber, Holzschrauben und mehrere andere geringfügige Artikel. Das wichtigste Gebiet des Eisenhandels — Nageleisen und Stangeneisen — ist Deutschland bis jetzt verschlossen geblieben und wird ausschließlich von England und Belgien beherrscht. Im Interesse der Deutschen Eisenindustrie würde es sein, wenn die Deutschen Industriellen wenigstens den Versuch machen wollten, an diesem nicht unwichtigen Theil des Japanischen Handels zu partizipiren. Hinsichtlich der Qualität der aus Deutschland zu liefernden Waaren sind, wie schon oben betont, Schwierigkeiten nicht vorhanden. Die Preisfrage allein ist bedeutsam, sollte aber im Laufe der Zeit, wenn der Verbesserung der Verkehrsmittel mit der Heimath mehr Aufmerksamkeit zugewendet wird, auch zu lösen sein.

Ein großer Schritt vorwärts in dieser Richtung wäre die Einrichtung einer direkten Dampfschiffs-Verbindung. Der Transport durch Segelschiffe ist zu langsam und unregelmäßig, denn das Geschäft der Neuzeit verlangt rasche und prompte Beförderung, um den Ansprüchen der Käufer gerecht werden zu können.

Die Hamburger Dampfschiffsrhederei fördert in der Form, wie sie jetzt besteht, den Deutschen Handel nicht genügend. Der hiesige Handelsstand klagt über die wenig liberale Leitung und die kostspielige, langsame und unregelmäßige Güterbeförderung. Aus diesem Grunde geht fast der gesammte Deutsch-Japanische Frachtverkehr über London und Marseille. Man plaidirt für regelmäßig abfahrende, schnell und direkt gehende Dampfer, die im Anfange, wenn nöthig, mit Staatssubvention ausgestattet werden, und nimmt mit Bestimmtheit an, daß eine derartige Einrichtung dem Handel Deutschlands mit Japan einen großen Aufschwung verleihen würde. Deutsche Exporteure können sich der thatkräftigsten Unterstützung von Seiten der hiesigen Deutschen Handelswelt versichert halten. Der größere Theil des Einfuhrgeschäfts in Eisen liegt augenblicklich in den Händen der in Japan etablirten Deutschen Firmen, welche stets das heimische Produkt begünstigen werden und in der Lage sind, es zu thun, wenn sie auf die thatkräftige Mitwirkung der Deutschen Industriellen rechnen können. Leider ist dies nur selten der Fall, denn trotz der geringen Betheiligung Deutschlands an der Einfuhr der vorstehend geschilderten Metalle sind Klagen über schlechte und unreelle Lieferungen ein häufiges Vorkommniß. Das nachstehende, aus einer größeren Zahl gegriffene Beispiel wird diese Behauptung rechtfertigen.

Ein hiesiges Haus importirte große Quantitäten von Drahtstiften und ist von den verschiedenen Westfälischen Fabriken, die seinen Bedarf lieferten, zur Zufriedenheit bedient worden. Darauf wurden auch einige Rheinische Fabriken mit Aufträgen versehen, welche dieselben dagegen in mangelhafter Weise ausführten. Der Inhalt der Colli stimmte nicht mit den gleichzeitig gesandten Verkaufsmustern, die einzelnen Nägeldimensionen waren durcheinander geworfen, statt separat verpackt zu sein, wie vorgeschrieben, und manches Andere mehr. Die Folge waren langwierige Streitigkeiten mit den Japanischen Käufern und schwere Verluste, welch letztere das gedachte Handelshaus bis jetzt sich vergeblich bemüht hat, von den Aussendern ersetzt zu erhalten.

Im Interesse der Erwerbung und Erhaltung eines guten Rufs unter der Japanischen Kundschaft sollen und dürfen derartige Fälle nicht vorkommen, denn wenn Deutsches Fabrikat anderes, fest eingebürgertes verdrängen will, dann ist Vorzüglichkeit der Waare in ihrer Qualität und in ihrer Aufmachung ein Elementar-Erforderniß. Es mag bei dieser Gelegenheit noch eine schlechte Gewohnheit Erwähnung finden, die nicht allein einem Theil unserer Eisenindustriellen, sondern auch den Lieferanten von Droguen und einigen anderen Fabrikaten anhaftet. In der Regel sind die größeren Deutschen Etablissements in London vertreten und richten sich mit ihren Verkaufspreisen ganz sachgemäß nach den in London etablirten Marktwerthen. Es ist aber ein häufiges Vorkommniß, daß die beispielsweise in Hamburg ansässigen Agenten dieser Etablissements oder diese selber auf Preisanfragen, die direkt an sie gerichtet werden, höhere Notirungen nennen, als ihre Vertreter zu gleicher Zeit in London, mithin der in London für Japan Kaufende zu ungleich wohlfeileren

Bedingungen Deutsche Fabrikate kauft als am Fabrikationsplatze selbst. Ein Schlesisches Zinkwerk offerirte jüngst in London Waare von gleicher Qualität zu 8 pCt. wohlfeilerem Preis als bei gleichzeitiger Anfrage in Deutschland an der Fabrikationsstelle gefordert wurde.

Dergleichen Inkonsequenzen sollten vermieden werden, da sie nur dazu beitragen, daß der Exporthandel Deutschlands statt von Deutschland von London aus betrieben wird.

Die bei den Sortimentsangaben und Preisnotirungen vorkommenden theils Englischen, theils Japanischen Gewichts- und Maßbezeichnungen sind diejenigen, die sich eingebürgert haben, und es darf von ihnen in der Praxis nicht abgewichen werden.

Die im Text vorkommenden Abkürzungen und ausländischen Münz- und Maßbezeichnungen sind die folgenden:

BWG = Birmingham Wire Gauge, ein Englisches Maß, welches für die Dimensionen aller Eisenarten auf dem Japanischen Markte maßgebend ist.
mm = Millimeter.
i = Inch, Englischer Zoll.
t = Engl. Ton von 2240 Engl. Pfund.
cwt = Hundredweight = 112 Engl. Pfund.
Yen = Yen mit dem Mexikanischen Piaster pari angenommen.
Der Pikul hat 100 Kättis. Das Kätti ist = 1⅓ Englische Pfund = 604,79 Gramm.

Die nachstehende Tabelle illustrirt, wie der Handel mit Eisen und anderen Metallen und Metallwaaren seit 1875 an Umfang zugenommen hat:

Einfuhr von Eisen und anderen Metallen während der Periode 1875 bis 1880.

Waare.	Einfuhr in Pikuls.						Werth in Yen.					
	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Eisen, bearbeitetes	116 888	98 503	152 960	179 489	179 426	238 072	424 089	343 025	464 717	542 272	427 223	630 530
„ rohes	18 254	4 014	20 621	24 273	11 676	34 210	24 978	3 858	21 735	21 077	12 775	30 910
„ altes	3 173	17 554	11 424	27 323	23 196	29 011	10 232	31 040	19 935	42 281	29 853	38 790
Eisendraht	2 249	2 572	3 055	4 982	4 097	15 092	17 750	20 837	21 533	21 422	18 720	84 905
Eisenwaaren	—	—	—	—	—	—	48 233	74 269	72 510	52 060	54 181	57 812
Eisenröhren	—	—	—	—	—	—	6 727	7 810	8 434	10 127	25 638	15 096
Eisen für Dachungen	—	—	—	—	—	—	10 715	1 622	8 615	14 135	15 126	9 034
Eisenschrauben	—	—	—	—	—	—	9 546	—	4 231	5 345	2 962	4 844
Eisenschienen	—	—	—	—	—	17 068	—	—	—	—	—	41 092
Stahl	3 240	1 535	5 393	17 833	8 185	8 649	23 110	12 015	39 003	128 228	56 526	43 924
Stahldraht	—	—	—	—	—	—	8 156	—	2 806	1 523	2 431	1 529
Stahlwaaren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 984
Zink	2 392	2 966	4 696	5 237	17 112	7 577	17 953	19 141	37 127	36 385	39 767	47 564
Zinn	109	430	783	906	1 397	988	3 172	9 800	17 102	19 301	31 264	26 316
Zinnplatten	2 326	2 675	4 091	7 321	17 954	11 556	17 017	16 209	22 182	43 249	73 670	50 324
Messing	—	258	5 914	4 592	39	38	—	4 184	133 312	97 790	914	951
Messingdraht	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 786	13 305	8 837
Schiffskupfer (yellow metal)	870	249	497	153	2 562	1 450	20 615	5 828	13 628	3 978	46 847	67 637
Nickel	—	128	127	288	597	332	—	12 852	12 503	21 524	32 889	18 647
Quecksilber	—	428	408	591	1 116	28	—	32 292	28 628	39 686	60 668	1 473
Gesammtwerth	—	—	—	—	—	—	642 293	594 782	928 001	1 109 169	914 759	1 182 199

Die Entwerthung des Papiergeldes, Maßregeln der Regierung.

Die stattgehabte und anhaltende Entwerthung des Papiergeldes giebt zu ernsten finanziellen und volkswirthschaftlichen Bedenken Anlaß. Nicht allein nimmt sie dem legitimen Handel jede solide Basis, sondern auch die Vertheuerung aller Bedürfnisse des täglichen Lebens, namentlich der außer allem Verhältniß zu den Produktionskosten stehende Preis der Cerealien, muß auf Rechnung dieser Krisis geschrieben werden. Eine weitere Folge davon ist die immer mehr und mehr um sich greifende Verarmung des konsumirenden Theils der Bevölkerung im Lande, namentlich der unteren Volksklassen in den Städten, deren Annalen im Jahre 1880 eine erschreckliche Zunahme der Verbrecher aufweisen, während die Lage der produzirenden Landbevölkerung gerade das Gegentheil zeigt. Dort haben die gegenwärtigen hohen Reispreise, welche einer Reihe reichlicher Ernten folgten, einen Wohlstand hervorgerufen, wie man ihn zuvor nie gekannt hatte. Luxusartikel, welche ehedem nur der wohlhabenden Aristokratie zugänglich waren, finden jetzt ihren Weg in die Häuser der Bauern und Seidenzüchter.

Zum Verständniß der gegenwärtigen finanziellen Verlegenheit des Landes ist es nöthig, einen Rückblick auf die Entstehung und Entwickelung der Papierwährung zu werfen.

Die ersten Jahre nach der Restauration von 1866 erheischten außerordentliche Ausgaben für die Reorganisation der Verwaltung, und die Regierung sah sich außer Stande, sämmtliche Steuern, welche in den vormaligen, jetzt unter ihrer unmittelbaren Administration stehenden Territorien des Shogun rückständig waren, nachträglich einzutreiben, und selbst wenn dies möglich gewesen wäre, so würden sie dennoch nicht einmal zur Bestreitung der laufenden Ausgaben gereicht haben. Da die einzelnen Landesfürsten in den ersten Jahren innerhalb ihrer Gebietsgrenzen die Regierungsgewalt in den Händen behielten, so konnte die Centralregierung in Tokio von ihnen nur einen Beitrag zu Militärzwecken von jährlich etwa 700 000 Yen erlangen. Die Staats-Einnahmen im Ordinarium beliefen sich 1868

auf nicht mehr als 3 660 000 Yen, und die Regierung war genöthigt, ihre Revenüen durch Anleihen bei Eingeborenen und fremden Kaufleuten zu vermehren. Diese Darlehen zusammen mit den von den Shogun überwiesenen Geldern und den von den Daimio eingetriebenen Strafen und einigen Geschenken derselben betrugen kaum 5 380 000 Yen, was die Totaleinnahme auf etwa 9 040 000 Yen brachte, während die Ausgaben die bedeutende Summe von 25 000 000 Yen erreichten. Das sich ergebende Defizit von 15 960 000 Yen veranlaßte die Regierung, da die Lage des Landes ihr nicht gestattete, die Steuern zu erhöhen oder eine innere Anleihe zu kontrahiren, zur Ausgabe von uneinlöslichem Papiergelde, welchem gesetzlicher Zwangskurs beigelegt wurde. Seitdem waren davon in den einzelnen Jahren in Cirkulation:

1868	24 030 000	Yen,
1869	48 000 000	„
1870	53 350 000	„
1871	80 430 000	„
1872	99 360 000	„
1873	97 660 000	„
1874	95 940 000	„
1875	94 800 000	„
1876	94 050 000	„
1877	94 050 000	„
1878	120 920 000	„
1879	113 420 000	„
1880	108 680 000	„

Diese Ziffern zeigen, daß in den ersten fünf Jahren die Ausgabe sich jährlich vermehrte, in den darauf folgenden vier Jahren die in Umlauf befindlichen Noten allmälig eingezogen wurden, daß 1878 alsdann abermals eine bedeutende Emission stattfand und endlich in den Jahren 1879 und 1880 wiederum Einziehungen vorgenommen wurden. Die bedeutendsten Ausgaben während der dreizehn Jahre fanden bei drei verschiedenen Gelegenheiten statt, nämlich erstens 1868 und 1869, dann im Jahre 1872 und drittens im Jahre 1878.

Die Ursache, welche die Regierung zuerst zur Ausgabe von Papiergeld nöthigte, wurde bereits erwähnt. Die zweite größere Emission fand 1872 statt. Dies war das Jahr, in welchem die Fürsten depossedirt, ihre Besitzungen eingezogen und das Land in Verwaltungsbezirke eingetheilt wurde, wodurch sich die Staatsausgaben für das Jahr auf 57 730 000 Yen erhöhten, und da es sich als unmöglich erwies, die sämmtlichen von den Fürsten bisher genossenen Revenüen einzuziehen, die Einnahmen im Ordinarium und Extraordinarium aber nur 32 610 000 Yen ergaben, so verblieb ein Defizit von 25 200 000 Yen, zu dessen theilweiser Deckung die Ausgabe von 17 820 000 Yen Papier verwandt wurde. Als im Jahre 1877 der Aufstand in Satsuma ausbrach, erwiesen sich die Staatseinnahmen natürlich nicht als genügend, um die außerordentlichen Ausgaben, welche die im darauffolgenden Jahre erfolgte Unterdrückung der Rebellion veranlaßt hatte (41 560 000 Yen), zu bestreiten, und eine abermalige bedeutende Ausgabe von Papiergeld wurde nothwendig.

Anfänglich hatte die Regierung erklärt, daß das Papiergeld innerhalb 13 Jahre gegen Gold, bezw. Silber eingelöst werden würde. Diese Verordnung wurde indessen schon im Jahre 1869 zurückgenommen und anstatt dessen bestimmt, daß die Noten bis Ende 1872 entweder gegen Baar eingelöst oder, falls dies nicht geschehen würde, daß auf den ganzen alsdann circulirenden Betrag 6 pCt. Zinsen bezahlt werden sollten. Es wurde zugleich, um dem im Publikum verbreiteten Mißtrauen gegen die Finanzverwaltung zu begegnen, bekannt gemacht, daß die ursprüngliche Absicht, weitere größere Quantitäten Papier zu emittiren, aufgegeben worden sei und die zu diesem Zwecke errichteten Maschinen unbrauchbar gemacht werden würden, und ferner die Weigerung, Noten al pari mit Baargeld in Zahlung zu nehmen, mit Strafe bedroht. Seitdem hob sich der Werth der Papiervaluta mehr und mehr, und als im Jahre 1873 die Regierung das Papiergeld gegen 6prozentige sogenannte Bonds einzulösen sich erbot, wurde vom Publikum nur wenig Gebrauch davon gemacht. Die Zinsen der „Bonds in Austausch gegen Papiergeld" sind in Gold zahlbar, und das Kapital selbst soll innerhalb 15 Jahre gleichfalls in Gold und zum Nennwerthe eingelöst werden. Der niedrige Zinsfuß von 6 pCt., welcher gegenüber den bei Darlehen im Lande üblichen Zinsen von 12 und mehr pCt. zu wenig verlockend war, verhinderte indessen die Absicht der Regierung, auf diese Weise einen Theil des circulirenden Papieres aus dem Verkehre zu ziehen, denn nur 2 200 000 Yen gelangten zur Zeit zum Austausch.

Als im Jahre 1878 der Aufstand in Satsuma eine erneuerte Notenemission von 27 000 000 Yen erforderlich machte, wurde ein Amortisationsplan beschlossen, nach welchem die gesammte Staatsschuld einschließlich des Papiergeldes, welches damals 378 240 000 Yen betrug, in 28 Jahren getilgt werden sollte.

Als Grund für die Entwerthung des Papiergeldes muß neben der immer mehr zunehmenden finanziellen Nothlage des Landes und dem geringfügigen Reserve-Fonds in den Händen der Regierung, welche die Einlösung der Noten selbst nach Jahrzehnten als völlig hoffnungslos erscheinen lassen, die unmäßige Emittirung derselben bezeichnet werden, deren Wirkung um so unheilvoller war, als dagegen das Baargeld in Folge der für Japan ungünstigen Kursverhältnisse im Geldverkehr und der ungeheueren Summen, welche die Regierung für fremde Einrichtungen, Industrie-Anlagen, Militärzwecke, zum Ankauf von Schiffen ꝛc. verausgabte, fortwährend ins Ausland wanderte und aus dem Geschäftsverkehr im Lande selbst, mit Ausnahme der offenen Häfen, wo es als einziges Zahlungsmittel zwischen Eingeborenen und Händlern circulirt, so gut wie verschwunden ist.

Die Ausfuhr von Edelmetall und Komptanten betrug in den Jahren:

1872	832 600	Yen,
1873	2 045 684	„
1874	12 923 469	„
1875	14 380 629	„
1876	3 413 321	„
1877	8 006 527	„
1878	6 296 553	„
1879	9 999 250	„
1880	10 116 576	„
Zusammen....	68 014 609	Yen.

(Für die Zeit vor 1872 fehlt das statistische Material.)

Das Papier konnte die klingende Münze nur so lange ersetzen, als das von dieser in Circulation befindliche Quantum genügte, das Papier in Wirklichkeit und nach Ansicht des Publikums einzulösen, und die Verminderung des Metalls mußte, da ihr nicht auch eine entsprechende Verminderung des Papiers folgte, den Werth des letzteren dem Baargeld gegenüber verringern. Wäre nun das Japanische Papiergeld einlöslich, so würde sich das richtige Verhältniß zwischen ihm und dem Metall stets von selbst regulirt haben, bei einer Papierwährung aber ist dies nicht möglich, und die Entwerthung derselben mußte um so größere Dimensionen annehmen, je ungünstiger sich die Finanzen des Landes gestalteten. Das Fallen des Papiers trat im Jahre 1878 ein, als das Vertrauen des Publikums in die

Staatsfinanzen dadurch erschüttert wurde, daß die Regierung, obgleich der circulirende Betrag nicht vermehrt werden sollte, abermals 27 000 000 Yen emittirte. Seitdem hat sich der Werth des Papiers — abgesehen von den rapiden Kurssprüngen, welche lediglich auf Rechnung der unsinnigen Privatspekulation zu setzen sind — stetig vermindert, ebenso wie der Vorrath an baarer Münze sich verringert (von 1878 bis 1880 um etwa 26¼ Millionen Yen), der Betrag des umlaufenden Papiers dagegen sich vermehrt hat.

Denn wenn auch in den Jahren 1879 und 1880 für 12 000 000 Yen Staatspapiergeld der Circulation entzogen wurde, so darf nicht unbeachtet gelassen werden, daß die neuerrichteten Zettelbanken dagegen seit 1877 das Land mit einigen 30 Millionen Yen Noten überschüttet haben, die dem Staatspapiergeld deswegen gleichgestellt werden müssen und dieselbe nachtheilige Wirkung ausübten, weil sie wie dieses uneinlöslich sind und gesetzlichen Zwangskurs haben.

Dieses Banksystem wurde auf Grundlage des in den Vereinigten Staaten von Amerika seit 1863 bestehenden Bankgesetzes errichtet. Nach bestehenden Bestimmungen kann ein Consortium von mindestens 5 Personen eine National-Bank gründen, das Kapital darf nicht weniger als 100 000 Yen und in den Städten von mehr als 100 000 Einwohnern nicht weniger als 200 000 Yen betragen; der Finanzminister ist jedoch befugt, das Minimalkapital in Fällen, wo die Handelsinteressen die Errichtung einer Bank wünschenswerth erscheinen lassen, ausnahmsweise auf 50 000 Yen zu reduziren. Mindestens ⅘ des Bankkapitals muß in Staatsschuldscheinen angelegt werden, gegen deren Hinterlegung bei der Regierung uneinlösliche Banknoten im Betrage des Nennwerthes dieser Schuldscheine ausgegeben werden dürfen. Unter diesen günstigen Bedingungen wurden, nachdem noch im Jahre 1876 nicht mehr als 5 Banken in Japan bestanden hatten, 1877: 23, 1878: 98 und 1879: 27 neue Banken konzessionirt, so daß im Jahre 1880 die Anzahl derselben sich auf 152 mit einem Gesammtkapital von 41 921 100 Yen und ihre Notenausgabe auf 34 493 381 Yen belief.

Man erwartete, daß diese Banken sich als Stützen des Handels bewähren und den Geld- und Kreditverkehr im Lande erleichtern würden.

Diese Hoffnung hat sich indeß bisher nicht erfüllt, denn trotz ihrer großen Zahl beschränkten sich ihre Operationen zumeist auf kleine Geschäfte und auf Spekulationen in Reis und Papier, durch welche sie das solide Geschäft in empfindlicher Weise beeinträchtigten.

Ebensowenig sind sie für die Staats-Finanzen von Nutzen gewesen.

Abgesehen von den Steuern, welche sie dem Staate zahlen, bringen sie demselben nichts ein, haben dagegen dessen Kredit durch ihre Notenausgabe schwer geschädigt.

Inzwischen hat auch die Regierung eingesehen, daß auf Basis einer uneinlösbaren Papiervaluta kein sich bewährendes Finanzsystem gegründet werden kann, und ist im vorigen Jahre eifrig bemüht gewesen, Pläne zu erdenken, um der herrschenden Verwirrung zu steuern, namentlich der Entwerthung des Papiergeldes Einhalt zu thun, ohne daß diese Bemühungen soweit einen dauernden Erfolg gehabt hätten.

Zunächst wurden im April sämmtliche Börsen im Lande geschlossen, um der unmäßigen Spekulations- und Spielwuth, welche die Reispreise in unnatürlicher Weise hinaufgetrieben und auch zum größten Theile die rapiden und enormen Schwankungen des Papiers hervorgerufen hatte, ein Ziel zu setzen. Der Geschäftsgang wurde sodann nach Wiedereröffnung derselben unter amtliche Kontrole gestellt und in Reis sowohl wie in Papier nur der Abschluß von Effektiv-Geschäften gestattet, Termin-Geschäfte dagegen wurden bei Strafe verboten. Die Spekulanten fanden aber bald Mittel, diese Verordnung zu umgehen, und wenn es auch der Einwirkung der Regierung gelang, den Kurs des Papieres hinaufzutreiben und auf kurze Zeit zu halten, so fiel derselbe im Oktober um so tiefer, obgleich, um das Vertrauen im Publikum herzustellen, eine Summe von etwa 3 Millionen Yen Papiergeld öffentlich verbrannt wurde, eine Operation, welche nicht den geringsten Eindruck machte, und deren Fortsetzung sich schon deswegen verbot, weil es an dem nöthigen Baargeld zum Zurückziehen weiterer Noten aus dem Verkehr fehlte. Die Regierung, welche indessen überzeugt war, daß zur Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen Geld und Papier und zur Hebung der Kurse unter allen Umständen das in Cirkulation befindliche Quantum Noten vermindert werden müsse, machte nun bekannt, daß dieselben — in ähnlicher Weise wie schon 1873 geschehen — gegen 6prozentige Staatsschuldscheine, Kapital und Zinsen nach Wunsch in Gold oder Silber zahlbar, umgetauscht werden könnten, und daß das dafür eingehende Papier öffentlich vernichtet werden würde. Nach Ablauf von 3 Jahren sollten dieselben in von dem Finanzminister zu bestimmenden Beträgen in 12 jährlichen Ziehungen durch Ausloosung amortisirt werden. Da das Papier zur Zeit auf 75 pCt. Diskonto stand, so konnte man also z. B. für 57,14 Yen Silber einen solchen Staatsschuldschein über 100 Yen erwerben und genießt, selbst angenommen daß derselbe erst im letzten Termin, also nach 15 Jahren, eingelöst werden würde, einen Bonus und Zinsen im Betrage von 10½ pCt. in Gold oder Silber jährlich, abgesehen davon daß, wenn das Kapital in Münze ausbezahlt wird, der Bond-Inhaber noch 75 pCt. Agio verdient, was 3½ pCt. mehr beträgt als die Türkei und die Südamerikanischen Republiken meistens zu zahlen gehabt haben.

Diese Bedingungen waren in der That allzu glänzend, als daß sie Vertrauen einflößten; der Plan fiel ins Wasser, denn die Zeichnungen waren überaus gering — man spricht von 2 000 000 Yen.

Nachdem sonach auch diese Finanzoperation sich als ein Fehlgriff erwiesen hatte, zu einer weiteren Einlösung von Papier gegen Baar die Mittel aber nicht vorhanden waren, so wurde im November v. J. beschlossen, die Staatsausgaben auf das Aeußerste einzuschränken, die Einnahmen dagegen zu vermehren und den so erzielten Ueberschuß zu einer allmäligen Einziehung und Vernichtung des in Cirkulation befindlichen Papiergeldes zu verwenden.

Es wurde zu dem Ende verordnet, daß die Bau- und Reparaturkosten aller Gebäude der Provinzialbehörden, die Bau-, Reparatur- und Unterhaltungskosten der Gefängnisse auf die Gemeinden übertragen werden sollten, und bestimmt, daß der denselben bisher von der Regierung zu Straßen-, Hafen-, Flußufer- und ähnlichen Bauten gewährte Zuschuß in Zukunft wegzufallen habe. Zur Bestreitung dieser Ausgaben wurden die Gemeindeabgaben von ¼ der Staatsgrundsteuer auf ⅓ erhöht. Während für den Etat durch diese Maßnahme eine Ersparung von jährlich etwa 3 000 000 Yen erzielt werden wird, erhöhen die Kommunalabgaben sich dadurch um 5 706 859 Yen. Ob durch diese, mit großer Energie ergriffenen Schritte die Rehabilitirung der Papier-Valuta erreicht werden wird, bleibt abzuwarten.

I.]

China.

Bericht des Konsulats zu Schanghai für 1880.[1])

Die Werthe der durch Seefahrzeuge ausländischer Bauart vermittelten Waarenbewegung Schanghais im Jahre 1880 vergleichen sich mit denen des Vorjahres wie folgt:

Einfuhr.	1880. Haik. Taels.	1879. Haik. Taels.	Zu- oder Abnahme. Haik. Taels.
Ausländische Waaren für den Lokalbedarf	14 575 924	11 494 902	+ 3 081 022
Desgl. zur Wiederausfuhr nach Chinesischen Häfen und Japan	42 541 209	48 504 259	— 5 963 050
Waaren Chinesischen Ursprungs für den Lokalbedarf.....	7 599 731	8 802 157	— 1 212 426
Ausfuhr.			
Waaren Chinesischen Ursprungs nach Chinesischen Häfen.....	31 233 083	28 479 073	+ 2 754 010
Desgl. nach dem Auslande einschließlich Hongkong.	38 976 284	34 194 108	+ 4 782 176
Gesammthandel...	134 916 231	131 474 499	+ 3 441 732

Die Abnahme in der Gesammteinfuhr ausländischer Waaren, deren Werth sich also auf 57 117 133 Haik. Taels gegen 59 999 161 Haik. Taels im Jahre 1879 stellt, kommt fast nur auf Rechnung von Opium; Textilfabrikate und die meisten anderen wichtigeren Importe haben zugenommen. Betheiligt waren an der Einfuhr ausländischer Waaren nach den Verschiffungshäfen derselben:

	Prozent des Werthes
Großbritannien	mit 37,73
Ostindien.....	„ 36,25
Hongkong	„ 10,82
Japan	„ 5,64
Europäischer Kontinent.....	„ 3,95
Vereinigte Staaten von Amerika	„ 2,08
Chinesische Häfen	„ 1,87
Singapore und Straits	„ 0,95
Australien.....	„ 0,36
Kanada.....	„ 0,18
Siam, Mandschurei, Egypten, Kochinchina	„ 0,17
	100,00

Betheiligt waren am Reexport ausländischer Waaren die folgenden Bestimmungshäfen:

	Prozent des Werthes
Niutschuang, nördlich von Schanghai.....	mit 4,36
Tientsin, „ „ „	„ 18,32
Tschifu, „ „ „	„ 6,69
Hankau, am Yangtsekiang.....	„ 23,32
Kiukiang, „	„ 5,76
Wuhu, „	„ 4,83
Tschinkiang, „	„ 17,83
Ningpo, südlich von Schanghai.....	mit 11,96
Wentschau, Futschau, Tamsui, Amoy, Swatau, Kanton, „ „ „	„ 1,83
Ausländische, insbesondere Japanische	„ 5,10
	100,00

Die Ausfuhr von Waaren Chinesischen Ursprungs, insbesondere dem Hauptartikel Seide, ferner Thee, Cerealien, Baumwolle, Strohgeflechten, Hanf, hat sehr erheblich zugenommen. Der Gesammtwerth mit 70 209 367 Haik. Taels vertheilte sich in fast völlig gleichem Verhältniß auf die dem lokalen Gebiete von Schanghai und die den Dependenzhäfen entstammenden Produkte, indem jene, die Originalexporte, sich auf 35 204 236 Haik. Taels, diese, die Reexporte, sich auf 35 005 131 Haik. Taels beliefen. Zu den ersteren gehören unter Anderen: Seide und Seidenmanufakte, Cerealien, rohe Baumwolle, Nankins; zu den letzteren Tabak, Strohgeflechte, Papier, Zucker, Hanf, Medizinen, und vor allem der aus den Yangtsehäfen zugeführte Thee. An der Ausfuhr nach dem Auslande partizipirten die Bestimmungsländer in folgendem Verhältniß:

	Prozent des Werthes
Großbritannien	mit 34,98
Europäischer Kontinent.....	„ 30,43
Vereinigte Staaten von Amerika.....	„ 16,45
Hongkong	„ 9,46
Japan.....	„ 3,33
Ostindien	„ 2,78
Singapore und Straits	„ 1,22
Mandschurei, Egypten, Siam, Australien, Philippinen, Kochinchina	„ 1,35
	100,00

Eine Uebersicht des Werthes der einzelnen wichtigeren Ein- und Ausfuhrartikel in Vergleichung mit dem Vorjahre enthalten die am Schlusse beigefügten Tabellen 1 und 2. Es ist jedoch zu bemerken, daß die zollamtlichen Valuationen, auf denen diese Angaben beruhen, nicht fest sind, sondern sich nach dem durchschnittlichen Marktwerthe des Jahres richten, daher die Zu- und Abnahme im Werthe nicht immer der Veränderung in den ein- und ausgeführten Quantitäten entspricht.

Die Tabellen sind nach denselben Gesichtspunkten wie im vorigen Jahresbericht entworfen. Bei den unten folgenden Mittheilungen über den Gang der Marktbewegung der einzelnen Import- und Export-Artikel wurden theilweise Berichte der hiesigen Handelskammer, theilweise Privat-Marktberichte, deren Urheber für besondere Sachkenner in ihrem Fache gelten, in Verbindung mit anderweitigen Informationen als Quellen benutzt, während die im Texte enthaltenen statistischen Angaben direkt oder indirekt sämmtlich der zollamtlichen Statistik, die Verzeichnung der Vorräthe und die Durchschnittswerthe in Tabelle 3 Notirungen der Handelskammer entstammen. Die Werthangaben sind in Haikuan- und Schanghai-Taels, die sich wie 1000 zu 1104 verhalten, sowie in Taelcents. Tael schlechthin bedeutet Schanghai-Tael. 100 Mexikanische Piaster gelten durchschnittlich 73 Taels. Ein Haikuan-Tael kann in runder Zahl auf 6 Mark Deutscher Währung, ein Schanghai-Tael auf 5½ Mark und ein Piaster auf 4 Mark angenommen werden, obgleich die neueren Silberkurse

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 22.

einen etwas niedrigeren Werth ergeben würden. 1 Pikul ist 133⅓ Pfund Englisch, 1 Kätti der hundertste Theil des Pikul.

1. Einfuhr.

Opium wurde eingeführt aus Ostindien und (zu einem kleinen Theile) Persien:

46 241 Pikuls, gegen 56 415 Pikuls im Jahre 1879.

Die Marktpreise standen höher als im Vorjahre, nämlich, um einen Durchschnitt der sehr schwankenden Raten anzunehmen:

	Taels.		Taels.
Malwa	575	gegen	550
Patna	460	„	400
Benares	440	„	390

Die 1879er Ernte in Ostindien war reichlich ausgefallen, der Grund dieses bei den beiden letztgenannten Sorten etwa 15 pCt. betragenden Unterschieds wird daher wesentlich in einer spröden Zurückhaltung der Indischen Opiumhändler zu suchen sein, die durch Nachrichten über die Schritte der Chinesischen Regierung gegen den inländischen Opiumanbau hervorgerufen war. Da jedoch dessenungeachtet das mit der fremden Waare konkurrirende einheimische Produkt gleichfalls ausgiebig und billig an den Markt gekommen ist, so haben jene künstlichen Operationen, wie die um ein Fünftel verminderte Einfuhr des Jahres lehrt, über ihr Ziel hinausgeschossen. Es wird kaum einen anderen Artikel in der Welt geben, der im Stande wäre, so ungeheuere Staatsabgaben zu tragen, wie Opium.

In Bengalen ist der Verkauf Staatsmonopol, und es erzielte Patna daselbst in den Sommer-Auktionen 1406 Rupien für die Kiste bei einem Einstandspreis von 380 Rupien, was 1026 Rupien Gewinn pro Kiste ergiebt. Malwa wird in den gleichnamigen Centralindischen Staaten erzeugt und auf den Märkten von Indore und Dojein frei gehandelt, entrichtet aber, nachdem die eingeborenen Fürsten zuerst erhebliche Abgaben davon bezogen haben, in Bombay noch einen Ausgangszoll von 700 Rupien pro Kiste. Den Durchschnittsgewinn der Indischen Regierung pro Kiste sonach auf 850 Rupien angenommen, während die jährliche Einfuhr in ganz China etwa 90 000 Kisten beträgt, beziffert sich der Beitrag der Chinesischen Opiumkonsumenten zu den Indischen Staatseinnahmen auf 76 500 000 Rupien oder in runder Summe 140 Millionen Mark im Jahre. Da zu diesen Lasten dann noch der Chinesische Eingangszoll mit 30 Taels pro Pikul oder Kiste und die Likinabgaben kommen, so ist es kein Wunder, wenn eine Waare, die im Produktionslande mit 5 bis 10 Mark pro Pfund bezahlt ist, sich schließlich so sehr vertheuert, daß man das fertige Genußmittel in den hiesigen Opiumrestaurants buchstäblich nahezu mit Silber aufwiegt. Gegen die letzteren, welche zur Fortpflanzung und Verbreitung des Lasters des Opiumrauchens das Meiste beitragen, sind übrigens die Chinesischen Provinzialautoritäten neuerdings mit Nachdruck aufgetreten, wie denn überhaupt ein ernstes Bestreben der Chinesischen Regierung, dem Opiumkonsum entgegenzuarbeiten, nicht in Abrede gestellt werden kann.

An Baumwollmanufakten wurde

		umgesetzt.		eingeführt.		waren vorräthig.
		1880.	1879.	1880.	1879.	31. Dezember 1880.
Graue Shirtings	Stück	5 174 809	5 921 737	4 961 934	5 802 092	420 900
T-Cloths	„	2 364 859	2 381 753	3 167 273	1 913 869	703 724
Weiße Shirtings	„	1 016 078	926 970	1 200 040	966 472	231 167
Alle Sorten Drills	„	806 568	1 126 142	935 664	1 012 401	263 788
„ „ Jeans	„	224 529	215 334	388 204	184 681	134 652
„ „ Sheetings	„	731 567	729 338	873 189	704 483	113 127
Gefärbte Shirtings	„	49 105	26 871	71 663	28 248	10 250
Brokatirte und gespottete Shirtings	„	43 370	66 728	38 862	60 184	4 995
Gefärbter Damast	„	11 935	13 866	12 716	6 390	3 407
Kattune	„	147 656	172 021	209 329	185 810	51 397
Bedruckte Twills (Köper)	„	99 712	81 781	127 655	104 763	40 573
Turkey Reds	„	270 766	287 972	285 253	243 620	44 994
Sammet	„	55 401	57 629	72 214	29 665	19 256
Fustians (Valveteens)	„	13 684	15 841	14 388	17 838	1 386
Tücher	Dutzend	257 081	246 587	341 640	303 841	105 633
Baumwollene Lastings	Stück	69 855	63 442	91 351	65 033	23 225
Musseline	„	149 900	116 401	251 290	137 544	92 386
Dimities	„	3 010	9 947	2 838	2 411	3 783
Baumwollgarn	Pikuls	17 941	12 909	22 676	14 608	7 331

Die Marktbewegung in Baumwollmanufakten nimmt trotz der Verschiedenheit der unter dieser Bezeichnung zusammengefaßten Artikel in der Regel einen gleichförmigen Verlauf, welcher von dem Kostenpreis der Waare, den hiesigen Sterlingkursen und den Zinsraten der Chinesischen Banken abhängt. Da Niemand gern für einen geringeren Preis verkauft, als er selbst bezahlt hat, so wird der Einstandspreis, soweit die Gestaltung der Marktraten von den Importeuren abhängt, immer die Minallimite derselben bilden. Die Liverpooler Preise für die beiden Hauptartikel des hiesigen Konsums an Baumwollmanufakten stellten sich nun in den ersten vier Monaten des Jahres — angeblich in Folge spekulativer Operationen eines „Cotton Corner" — sehr hoch, wie folgende Vergleichung mit der korrespondirenden Periode des Vorjahres zeigt:

	8¼pfündige Graue Shirtings (Dewhurst Eagle).				7pfündige Mexikanische T-Cloths.			
	1880.		1879.		1880.		1879.	
	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.
Januar	8	7½	7	4½	6	6	5	7½
Februar	9	—	7	—	6	9	5	6
März	8	10½	7	3	6	10½	5	4½
April	9	—	7	6	7	—	6	—

Im Monat Mai trat dann ein Rückgang um 9 Pce. ein, der bis zum Herbst stetig andauerte, wo die Nachricht über den Minderertrag der Amerikanischen Baumwollernte eine abermalige, wenn auch nicht sehr bedeutende Preissteigerung hervorrief, so daß im Jahres-

durchschnitt die Einstandspreise der Baumwollmanufakte sich jedenfalls erheblich höher hielten als im Vorjahre. — Den Einfluß der Sterlingskurse auf das Geschäft in Piece goods angehend, so liegt auf der Hand, daß zu dem Zeitpunkte, wo für einen Tael Chinesischer Valuta 5 Schill. 4¼ Pce. nach London remittirt werden können, der hiesige Importeur im Stande ist und geneigt sein wird, um 5 pCt. wohlfeiler zu verkaufen als zu dem anderen, wo er nur 5 Schill. 1⅛ Pce. remittiren konnte. Es waren aber die sich zwischen diesen Limiten bewegenden niedrigsten Zeitpunkte des Kurses März, Anfang Juni und Jahresende; die höchsten Januar, Mai, Mitte Juni und August. — Von dem Zinsfuß der Chinesischen Banken endlich gehen Wirkungen auf das Geschäft in Bezug auf die Käufer aus, insofern als die Chinesischen Händler in Piece goods Vorschüsse auf ihre Unternehmungen zu nehmen haben, und als Kapital, welches bei niedrigem Zinsfuße darin angelegt werden würde, bei hohem eine andere Verwendung sucht. Dieser Zinsfuß ist nun sehr plötzlichen und bedeutenden Variationen unterworfen; er stand unter normaler Höhe auf 3 bis 4 pCt. für das Jahr, beste Sicherheit, bis Ende April, stieg dann im Mai und Juni auf 10 bis 18 ja 22 pCt., fiel und stieg wieder auf die vorigen Sätze im Juli und August, wo sogar 1 Tael pro Tausend pro Tag = 36 Prozent pro Jahr (höchster erlaubter Satz) bezahlt wurde, fiel abermals bis auf 3 pCt. im September, erreichte kurz nachher 15 pCt. und stand in den beiden letzten Monaten des Jahres auf 2 bis 3 pCt. Der Eintritt dieser seltsamen, oft von einem Tage zum andern gemachten Sprünge ist weder für die ausländischen Banken, noch für den Kaufmann, der die Wirkungen am Zu- oder Abfluß seiner Kunden nur zu wohl empfindet, zu berechnen. Seine Ursachen liegen verhüllt in den Manipulationen der einheimischen Dollarspekulanten; auch soll der Taotei (Distriktspräfekt), sowohl indem er große Summen Regierungsgelder, die als Rimessen für Europa durch seine Hände gehen, zeitweise den Chinesischen Banken leiht und sie dann wieder zurückzieht, als durch direkte Verbote von Spekulationen eine maßgebende Kontrole über die Bewegungen des Chinesischen Geldmarkts auszuüben in der Lage sein und wirklich ausüben. — Der Einfluß jener drei Momente: Kostenpreis, Kurs und Zinsrate, ist in dem Gange, den der Umsatz in Piece goods genommen hat, überall wiederzuerkennen. Während der ersten vier Monate des Jahres wollte das Geschäft nicht in Fluß kommen. Die Telegramme aus Liverpool meldeten immer steigende Preise und stellten Abnahme der Verschiffungen in Aussicht. Diese Nachrichten bewogen die Importeure, anzuhalten und auch ihrerseits auf höheren Preisen zu bestehen. Die Käufer für die nördlichen Häfen, die sich im Herbst 1879 wohl versorgt hatten, zeigten sich aber nicht geneigt, hierauf einzugehen, und da sich ihnen die Käufer für die Yangtsehäfen in dieser Kombination später anschlossen, so war das Resultat eine allgemeine Mattigkeit des Markts. Auch nachdem die Schifffahrt nach Tientsin im März wieder eröffnet und der erste Dampfer hierher zurückgekehrt war, blieb die gehoffte Besserung aus, indem die Händler dort nicht gewillt schienen, die geforderten höheren Preise zu zahlen. Die Umsätze in Shirtings innerhalb der Zeit von Januar bis April einschließlich erfuhren daher eine Abnahme um 700 000 Stück gegenüber der korrespondirenden Periode des Vorjahres. Erst nachdem die Vorräthe im Norden völlig erschöpft waren, auch günstigere Wechselkurse es den Importeuren ermöglichten, Entgegenkommen im Preise zu zeigen, trat eine Reaktion ein, und nach dem Ausspruche eines Sachverständigen hat Schanghai nie eine lebhaftere Zeit gesehen, als die ersten neun Tage des Monats Mai des Berichtjahres, in welchen nicht weniger als 320 000 Stück Shirtings aller Grade die Hände gewechselt haben. Mehr oder weniger dauerte die Nachfrage an, bis von Ende Juni ab durch die Höhe des Chinesischen Zinsfußes während der Sommermonate das Geschäft lahm gelegt wurde. Als nach Beseitigung dieses Grundes die Kauflust in gewohnter Weise zurückkehrte, stellte sich ihrer vollen Befriedigung ein neues Hinderniß, Theurung der Schiffsfrachten nach dem Norden, entgegen, und folgeweise sind die Jahresumsätze fast in sämmtlichen Baumwollgütern hinter denen des Vorjahres erheblich zurückgeblieben. Ueber die einzelnen Artikel, hinsichtlich deren Preisfluktuationen auf die anliegende, die monatlichen Minimal- und Maximal-Durchschnittsraten enthaltende Tabelle Bezug genommen wird, ist noch Folgendes zu bemerken:

Graue Shirtings. Die Geschäftsresultate sollen für Importeure der mittleren Sorten nicht ungünstig gewesen sein. Die feineren Grade dagegen wurden vorzugsweise von der Theurung in Liverpool betroffen, und die geringsten haben sehr durch den traurigen Zustand des Japanischen Marktes, wo die Entwerthung des Papiergeldes den Konsum aller ausländischen Importe beschneidet, gelitten. Hiogo und Yokohama hatten im Jahre 1879 etwa 528 000 Stück, 1880 nur etwa 320 000 Stück von hier entnommen. Die Gesammtverkäufe in grauen Shirtings zeigen daher einen beträchtlichen Abfall. Da jedoch auch die Zufuhren hinter denen des Vorjahres sehr zurückblieben, so sind die vorhandenen Vorräthe gut geräumt worden, die Aussichten für die nächste Zukunft des Artikels also vortheilhaft. Ja der Bedarf der Yangtsehäfen Hankau und Kiukiang an einigen Sorten konnte gegen Ende des Jahres nicht einmal vollständig gedeckt werden, und die Käufer mußten, obwohl gewillt, die damals herrschenden hohen Preise zu zahlen, mit theilweise unausgeführt gebliebenen Aufträgen abreisen. Die Klagen über künstliche Erschwerung der Waare durch Kleisterzusätze, sowie über Mehlthau- und Schimmelschäden sind mehr und mehr verstummt; auch würden die Anfertiger solcher Fabrikate auf diesem Markte jetzt wenig Aussicht mehr auf Absatz haben.

Weiße Shirtings haben gut gelegen und sowohl in der Einfuhr wie im Umsatze zugenommen. Die Preislage im Anfang und Ende des Jahres war sehr lukrativ, und zwar nicht in Folge von Spekulation, sondern von einer gesunden Nachfrage bei mäßigem Angebot. Insbesondere gilt dies von den 72 bis 80 Reed-Sorten, die in den Yangtsehäfen eifrig begehrt wurden, während 64 Reedwaare vernachlässigt blieb.

T-Cloth, früher der nächst Shirtings populärste Artikel des Chinesischen Markts, scheint, wie schon im vorigen Jahre bemerkt wurde, neuerdings an Beliebtheit abzunehmen. Wieder ist der Konsum weit überführt worden, und die Preise standen eine Zeit lang erheblich unter dem Einstand am Fabrikationsorte (1,18 Taels pro Stück hier, gegen 5 Schill. 3 Pce. in Manchester). Erst gegen Ende der Saison wurden die Inhaber von Vorräthen durch eine spekulative Nachfrage einigermaßen entlastet.

Bei Drills, Jeans und Sheetings vertheilten sich die Umsätze auf die Ursprungsländer in Vergleichung mit dem Vorjahre wie folgt:

			1880.	1879.
Drills	Englische und Holländische	Stück	513 967	608 113
	Amerikanische	„	292 601	518 028
			806 568	1 126 142
Jeans	Englische und Holländische	Stück	183 048	178 344
	Amerikanische	„	41 481	36 990
			224 529	215 334
Sheetings	Englische	Stück	142 873	63 565
	Amerikanische	„	588 694	665 773
			731 567	729 338

Der bedeutende Abfall in dem seit einer Reihe von Jahren bisher so stetig zunehmenden Verkauf Amerikanischer Drills hat seinen Grund nicht im Mangel an der Nachfrage sondern in ungenügender und unregelmäßiger Zufuhr. Erstere war vielmehr so lebhaft, daß Preise zu einer kaum dagewesenen Höhe (3,22½ Taels) emporgeschraubt werden konnten, wodurch dann allerdings die Käufer eine Zeit lang abgeschreckt wurden. Als sie Ende des Jahres mit erneutem Eifer an den Markt zurückkehrten, fehlte es gänzlich an Vorräthen, andernfalls der Gesammtumsatz den des Vorjahres wahrscheinlich übertroffen haben würde. An Holländischen Drills wurde fast nur die Marke „Geldermanns Dragon", und zwar von einem einzigen Hause, importirt, welches daher die Gestaltung der Raten ziemlich in seiner Hand hatte und gute Resultate erzielte (bis 2,45 Taels); Englische Waare hat weniger günstig gelegen (von 2,07½ Taels bis herab auf 1,84 Taels). Jeans waren etwas überführt, Amerikanische haben jedoch ihren Preis wohl behauptet und auch der zweiten Hand Vortheil gelassen. Auch in Sheetings hielt der Konsum nicht gleichen Schritt mit der Zufuhr, das Geschäft war unstet, Amerikanisches Fabrikat hatte mit einem neuen aus England eingeführten Konkurrenzartikel zu kämpfen, und die Preislage blieb bei großen Vorräthen am Ende des Jahres unbefriedigend.

Fancy Kottons, unter welcher Bezeichnung man den bisher besprochenen sogenannten Plain Kottons die bedruckten und gefärbten Baumwollzeuge gegenüberstellt, haben im Allgemeinen auch unter einem das Bedürfniß übersteigenden Angebot, das dem Einfluß der Käufer auf die Gestaltung der Raten großes Uebergewicht verlieh, zu leiden gehabt. Turkey Reds, der wichtigste von diesen Artikeln, ging Anfangs nur auf Auktionen zu unprofitablen Bedingungen ab, und es war nur den Chinesischen Kriegsrüstungen zu verdanken, daß dieses in der Feldausrüstung vielfach verwendete Gewebe sowohl im Umsatz wie in den Notirungen seine früher gewonnene Stellung behaupten konnte.

Sammete haben die Geschäftsstille in Japan so sehr empfinden müssen, daß der Reexport dorthin um die volle Hälfte (verglichen mit dem Vorjahr, 11 000 Stück gegen 22 000) reduzirt worden ist, wogegen allerdings der Konsum der Yangtsehäfen und ihrer Dependenzen in der Provinz Szechuen eine erfreuliche Zunahme erfahren und dadurch einem übermäßigen Niedergang der Preise vorgebeugt hat. Damast, Brokatelle, Kattune sollen sämmtlich wenn nicht Verlust, so doch kaum Nutzen gelassen haben, ebenso Musseline, deren Umsatz durch eine über 90 000 Stück verzehrende Nachfrage für Korea übrigens vermehrt worden ist. Bunte Tücher, obwohl um etwa 85 000 Dutzend überführt, waren zeitweise vortheilhaft zu begeben.

An Wollen-Manufakten wurde

	umgesetzt.		eingeführt.		war vorräthig 31. Dezember
	1880.	1879.	1880.	1879.	1880.
Spanish Stripes	49 265	49 023	63 427	52 990	17 394
Tuch — Medium und Broad — Russisches	37 966	41 033	48 216	26 922	12 884
Kamelots	107 397	110 447	115 102	108 714	29 337
Long Ells	88 341	119 948	98 755	120 334	37 220
Lastings	66 838	67 631	71 763	63 328	13 170
Krepp Lastings	6 022	8 668	14 134	9 622	7 284
Ungemusterte Lustres und Orleans	12 946	26 317	18 768	18 377	105 288
Gemusterte „	144 940	179 830	226 971	178 724	
Krepp „	4 167	6 209	4 285	6 384	7 410
Blankets	—	—	4 958	13 192	—
Flanelle	—	—	8 120	3 893	—

Spanish Stripes und die verschiedenen Arten Tuche haben eine geringe Abnahme im Umsatz erlitten, während die erzielten Preise sich höher stellten als im Vorjahre; für erstere wurde bezahlt:

1880 Minimalrate 0,58 Taels pro Yard, Maximalrate 0,61 Taels
1879 „ 0,50 „ „ „ „ 0,60 „

für letztere:

1880 Minimalrate 0,72 „ „ „ „ 1,50 „
1879 „ 0,68 „ „ „ „ 1,50 „

Kamelots erfuhren wegen des durch die Kriegsrüstungen verursachten Bedarfs an Uniformen im Herbste des Jahres, namentlich in den Farben Scharlach, Gentian und Orange einen Aufschwung, der die Importeure für die frühere Flauheit des Marktes entschädigt haben wird und die Umsätze fast auf die Höhe der vorjährigen brachte.

Long Ells dagegen, sonst einer der beliebtesten Wollenartikel in China, haben eine sehr bedeutende Abnahme der Verkäufe (um 31 600 Stück) aufzuweisen, für deren Erklärung es sachverständigen Beurtheilern des Markts bis jetzt durchaus an Anhaltspunkten fehlt; auch die Preise waren das ganze Jahr niedrig und jedenfalls nicht remunerativ. Auch gemusterte Orleans, das Surrogat einheimischer Seidenzeuge, lagen nur in dem ersten Drittel des Berichtjahres befriedigend, zu welcher Zeit die vorhandenen Vorräthe völlig ausverkauft waren. Der besonders ausgiebige Ertrag der Seidenernte beeinflußte sodann das Geschäft in seinem späteren Verlaufe so nachtheilig, daß die Preise um 22 Taelcents pro Stück nachgaben, und bei Jahresende große Posten unverkäuflich lagerten. Ungemusterte Orleans und Lustres, in denen sonst Japan ein Hauptabnehmer war, haben durch den Stand des Japanischen Marktes eine große Einbuße im Umsatz erlitten. Am befriedigendsten von allen Wollwaaren war das Geschäft in Lastings, dem vorjährigen an Umfang beinahe gleich, in Stetigkeit und Lukrativität der Preise entschieden besser, da Zufuhren und Bedarf sich regelmäßig auf gleicher Bahn bewegten. — Aus Deutschland werden bekanntlich fast sämmtliche feineren Tuche, die geringeren Sorten Spanish Stripes und die Flanelle bezogen, während Bradford der Ursprungsort der meisten anderen hier gängigen Wollartikel ist.

An Metallen wurde eingeführt:

		1880.	1879.	Vorräthe am 31. Dezbr. 1880.	
Kupfer in Stangen, Tafeln, Nägel, Draht und verarbeitet	Pikuls	9 857	10 769		—
Eisen in Stangen	„	165 695	137 390	Pikul	80 305
Nageleisen	„	322 516	208 071	„	126 059
Eisen in Mulden u. Gänzen	„	67 257	52 773	Tonnen	573
Altes Eisen	„	185 101	245 197		—
Eisendraht	„	24 653	32 311		—

		1880.	1879.	Vorräthe am 31. Dezbr. 1880.
Andere Sorten Eisen	Pikuls	42 126	20 864	Tonnen 335
Blei (hauptsächl. in Mulden)	„	94 220	102 394	Pikul 31 631
Zinn	„	45 662	50 445	Kisten Zinnplatten 3 739
Queckfilber.....	„	1 177	4 660	Pikul 379
Zinktafeln	„	1 422	1 108	—
Yellow Metal und Nägel	„	4 410	6 898	—
Stahl.....	„	19 544	13 715	3 336
Spelter	„	2 098	4 474	—
Anker und Ketten	„	9 169	10 338	—
Metallwaaren....	Werth: Taels	180 516	167 185	—

Die Einfuhr in fast allen Eisensorten zeigt eine beträchtliche Zunahme, aber ebenfalls beweisen die großen Vorräthe am Ende d. J., daß die Zufuhr den Bedarf weit überstiegen hat. Die Preise haben einen beispiellosen Rückgang erlebt, und zwar vom Februar, dem höchsten Stande, stetig abwärts bis zum Ende des Jahres.

Es wurde notirt für Stangeneisen

		zu Anfang d. J.	zu Ende d. J.
Schwedisches.....	Taels pro Pikul	3,40 bis 3,50	3,00 bis 3,20
Engl. Staffordshire	„ „ „	2,50 „ 2,60	1,70 „ 1,95
Belgisches Nr. 1...	„ „ „	2,40 „ 2,50	1,45 „ 1,60
Nageleisen, Dawes.	„ „ „	2,80 „ 2,90	1,90 „ 2,00
„ Staffordshire.	„ „ „	2,70 „ 2,80	1,85 „ 1,90
„ Belgisches Nr. 1	„ „ „	2,55 „ 2,60	1,75 „ 1,77½
Eisen in Mulden..	„ pro Ton	19,50 „ 24,00	19,00 „ 20,50

Blei zeigt Abnahme der Einfuhr, die Umsätze sollen jedoch die des Vorjahres überstiegen haben. Die Preise haben stark fluktuirt; im Anfang des Jahres folgten sie einer auf den Europäischen Märkten eingetretenen Steigerung, sie fielen dann aber, als letztere aufgehört hatte, ebenso rasch.

Die Ursprungsorte der hier eingeführten Metalle sind in früheren Berichten mehrfach erwähnt worden. Deutschland ist theilweise oder ausschließlich interessirt bei altem Eisen, Eisendraht, Blei, Stahl und Spelter; England und Belgien bei den übrigen Eisenarten, und ersteres überhaupt bei fast allen Metallen; Japan bei Kupfer, das zu etwa drei Vierteln des hiesigen Imports dorther bezogen wird. Zinn kommt größerentheils (34 672 Pikuls) im Berichtjahre aus den Straits' Settlements (Penang).

Von den übrigen Importen haben für das Europäische Geschäft nur noch die folgenden, der eingeführten Quantität nach mit dem Vorjahre verglichenen Artikel ein besonderes Interesse.

		1880.	1879.
Steinkohle	Tonnen	184 941	156 044
Petroleum	Gallonen	3 225 980	4 782 440
Farben	Kolli	11 595	6 541
Zündhölzer	Groß	1 071 060	773 386
Nähnadeln	Tausend	1 060 638	804 058
Schwefelsäure	Pikuls	20 976	20 308
Uhren	Stück	44 126	31 116
Taschenuhren	„	11 157	10 196
Seife.....	Kisten	92 020	78 078
Lichte.....	„	26 547	24 414
Lampen und Brenner ..	Stück	523 056	646 123
Fensterglas.....	Kisten	39 824	16 562
Messingknöpfe.....	Groß	143 574	141 937
Regenschirme.....	Dutzend	9 559	2 923
Feuersteine	Pikuls	59 137	47 068
Ultramarin.....	„	2 317	603

In Steinkohle ist Deutsches Produkt hier bisher nicht gesehen worden, und dasselbe würde auch schwerlich in Zukunft einzubürgern sein, zumal in China selbst die Eröffnung neuer Gruben, welche gute harte Schiffskohle erzeugen, nahe bevorsteht. Cardiffkohle wurde im Anfang des Jahres mit 7,85 Taels pro Tonne notirt, stieg dann auf 8,50 Taels und fiel nicht wieder unter 8 Taels. — Die Einfuhr von Petroleum, welche in den letzten vier Jahren einen so rapiden Aufschwung genommen hatte, zeigt im Berichtjahre einen nicht unbedeutenden Abfall, weil die Dependenzdistrikte dieses Markts mit Vorräthen überversorgt waren. Die Preise fluktuirten in Folge spekulativer Operationen außerordentlich: 1,25 bis 1,60 Taels pro Kiste; in einzelnen Fällen wurde sogar mehr bezahlt. Der hiesige Vorrath am Ende des Jahres belief sich auf über 150 000 Kisten. — In Anilinfarben und Ultramarin ist Deutsches Fabrikat maßgebend. Das Geschäft ist jedoch sehr schwierig, weil die Chinesen in der geringsten Abweichung vom Muster bei rückgängigem Markte einen willkommenen Grund zum Rücktritt vom Kontrakt erblicken, und zwar erstreckt sich die pedantische Genauigkeit der Käufer nicht allein auf wirkliche Qualitätsunterschiede, sondern auch auf Gestalt und Größe der Flaschen, welche die Waare enthalten, sowie auf die äußere Erscheinung der Farben im Gegensatz zu dem von den Fabrikanten oft allein für wesentlich gehaltenen Resultat im Färbeprozeß. auf diese Punkte, die schon viel Streit und Verluste verursacht haben, wird besonders aufmerksam gemacht, auch vor Ueberführung des Artikels gewarnt. Die Notirungen waren zu Ende des Jahres folgende:

				Taels.
Magenta.....	in 2 Unzen-Flaschen	pro Flasche		0,14 bis 0,21
„	„ 8 „ -Büchsen	„ Büchse		0,45 „ 0,70
„	„ 20 „ „	„ „		0,80 „ 1,65
Wasserlösliches Blau	„ 2 „ -Flaschen	„ Flasche		0,20 „ 0,59
„ „ „	8 „ -Büchsen	„ Büchse		0,50 „ 0,67½
„ „ „	20 „ „	„ „		1,60 „ 1,70
Grün	„ 2 „ -Flaschen	„ Flasche		0,16 „ 0,30
Schweinfurter Grün.....		„ Pikul		17,00 „ 21,50
Ultramarin		„ „		8,75 „ 9,50
Berliner Blau		„ „		40,00 „ 50,00

In Zündhölzern würde die Deutsche Industrie bei gleichmäßiger guter Lieferung auch ein lukratives Geschäft in China machen können. Das Erzeugniß der in Japan entstandenen Fabriken schlägt zwar Alles durch Wohlfeilheit, ist aber auch von geringster Qualität und beschränkt sich ausschließlich auf sogenannte Safety Matches. Es sind aber die auf jeder rauhen Fläche entzündbaren Paraffin- oder Salonzündhölzer, die dort nicht hergestellt werden können, gerade neuerdings hier sehr in Aufnahme gekommen und gut bezahlt worden. Der Import vertheilte sich in den letzten drei Jahren auf die Verschiffungshäfen wie folgt:

		1880.	1879.	1878.
Japanische Häfen	Groß	405 960	149 899	34 550
London und Liverpool	„	285 075	300 250	148 341
Hamburg.....	„	32 175	151 400	142 150
Antwerpen	„	164 900	92 225	—
Verschieden.....	„	182 950	79 612	380 060
		1 071 060	773 386	605 101

wobei zu bemerken, daß nicht nur die von Hamburg verschifften, sondern auch fast alle über Antwerpen und ein großer Theil der von den Englischen Häfen kommenden Waare Deutsches Fabrikat ist. Die Notirungen waren Ende des Jahres 18 bis 19 Taels für 50 Groß Schwedische (2 und 4 m Chops, black Tops); 20 bis 21 Taels für 25 Groß Vienna Brilliant und 10½ bis 17½ Taels für 50 Groß Japanische.

Der Konsum von Nähnadeln, worin für die wohlfeilen Sorten Deutschland Hauptquelle ist, hat im Berichtjahre erheblich zugenommen und ist noch größerer Ausdehnung fähig. Die Dezemberpreise variirten für die verschiedenen Sorten pro Kiste von ½ Million wie folgt:

			Taels.	
Darners, 2¾ Engl. Zoll, in Zinndosen			140 bis	155
Nr. 1—5 ovale Oehre, Gold, beste, in Zinndosen			95 „	125
„	Gold-Oehre in Papierschachteln		110 „	115
„	„ „ „ Zinndosen		90 „	105
„	Silber-Oehre „ Papierschachteln		85 „	90
„	„ „ „ Zinndosen		60 „	85
„	Blaue Oehre „ Papierschachteln		95 „	100
„	„ „ „ Zinndosen		70 „	85

In Schwefelsäure konkurrirt mit Deutschland das Produkt der Münze zu Osaka (Japan), das, obgleich von geringerer Stärke und Güte, durch die Nähe des Bezugsortes natürlich einen Vortheil hat. — Die übrigen Artikel geben zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß.

Geschäftsbetrieb und Usanzen im Importhandel angehend, so geräth das seit dem Jahre 1874 für Piece goods aufgekommene Auktionssystem entschieden wieder in Abnahme. Im Jahre 1877 wurde ein Viertel aller Umsätze in Shirtings auf jenem Wege bewerkstelligt, im Berichtjahre nur ein Zehntel; sämmtliche auktionsweisen Verkäufe von Piece goods betrugen 1879 1 815 400 Stück, 1880 nur 1 309 300 Stück. Diese Thatsache ist keineswegs unerfreulich und liegt jedenfalls im Interesse des kleineren Kaufmanns, der durch Fleiß und Umsicht bei Anbringung von Waaren über seine Konkurrenten Vortheile zu erringen hoffen darf, die bei dem großartig schematischen Versteigerungswesen für ihn verloren gehen. Am meisten hat sich das Letztere im Gebrauch erhalten bei den Wollenwaaren: Kamelots, Spanish Stripes und Long Ells, von welchen Gütern 54 pCt. des Umsatzes in dieser Weise losgeschlagen wurden. Tuche werden fast nur auf dem gewöhnlichen Wege verkauft. Der Vermittlung von Mäklern bedient man sich außer den Wechsel- und sonstigen Werthpapier-Negotiationen hauptsächlich nur im Eisengeschäft. Für die übrigen Waarengattungen ziehen die Chinesen es vor, in direkte Beziehung zu den Verkäufern zu treten, wobei ihnen dann die übliche Courtage von 1 pCt. als Extravortheil überlassen werden muß. Auktionsweise gekaufte Waare muß sofort abgenommen und bezahlt werden; bei gewöhnlichen Verkäufen wird der ganze Posten innerhalb einer Frist von 3 bis 4 Wochen ratenweise abgenommen und das jedesmal abgenommene Quantum sofort in Checks von 5 Tagen nach Sicht auf eine Chinesische Bank bezahlt. Kreditverkäufe sind in keinem Waarenzweige üblich. Besondere Eigenthümlichkeiten hat das in den letzten Jahren immer gebräuchlicher werdende sogenannte Indentiren. Der Chinesische Kaufmann (Indentor) bietet für eine bestimmte Waare, z. B. Spanish Stripes, nach Muster zu liefern, 50 Tael-Cents pro Yard. Der ausländische Hong (Indentee) übermittelt dieses Gebot in hiesiger Valuta meist telegraphisch seinen heimischen Geschäftsfreunden zur gleichfalls telegraphischen Entscheidung über Annahme oder Ablehnung. Kommt das Geschäft zu Stande, so besorgt der Indentee die Finanzirung, indem er auf sich vorschußweise ziehen läßt, und verrechnet den nach Ankunft der Waare empfangenen Kaufpreis, für welche Vermittlung er eine Kommission bezieht. Das Risiko des Geldkurses trägt der Fabrikant, das des hiesigen Marktes der Indentor, und der Indentee nur dasjenige mustermäßiger Lieferung, insofern andernfalls der Chinese einfach die Abnahme verweigert und es dem ausländischen Hong überläßt, sich über die Wiedererlangung seiner Vorschüsse bezw. eines etwaigen Unterprovenüs mit dem Fabrikanten auseinanderzusetzen. Diese Geschäftsform kommt hauptsächlich bei Piece goods, aber auch bei den meisten übrigen Fabrikaten vor und ist so beliebt geworden, weil sie das finanzielle Risiko des hiesigen ausländischen Importeurs auf das denkbar geringste Maß herabsetzt. Sie ist aber auch bedingt durch größte Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Lieferung, was Deutsche Fabrikanten gebührend beachten müssen, wenn sie nicht ihre Kundschaft darin gänzlich verlieren wollen.

Die Verwendung von Importen seitens der Konsumenten zu kennen, ist für den Kaufmann wichtig, weil sich daraus Schlüsse über Umfang und Stetigkeit des Bedarfs ziehen lassen. Leider ist dieser Punkt in China wenig aufgeklärt, da die geöffneten Häfen mehr oder weniger nur den Charakter von Entrepots haben und Reisen ins Innere des Landes zur Eruirung solcher merkantilen Thatsachen selten unternommen werden. In älteren und neueren Berichten der Zollämter, namentlich in kleineren Häfen, wo direktere Beziehungen mit den Konsumenten obwalten, finden sich jedoch hier und da Notizen zerstreut, aus denen Einiges darüber zu ersehen und mittheilenswerth ist.

Graue Shirtings und T-Cloth werden meist dunkelblau oder schwarz gefärbt und dienen zur Anfertigung der Kleidung für die unteren und mittleren Klassen. T-Cloth, welches doppelt so breit ist, wie das einheimische Handgespinnst Nankin und dabei denselben Preis hat, eignet sich besonders zur Annahme der Chinesischen Färbung. In Formosa werden graue Shirtings auch chokoladenbraun gefärbt und zu Theesäcken verwandt. Schlechte, künstlich durch Kleisterzusätze erschwerte Waare dient in brauner Färbung zum Kleiderfutter, ebenso seebeschädigte, welche sich oft recht gut verkauft, weil, im Färbeprozeß verhüllt, die Flecken Chinesischem Geschmack zufolge ganz gern gesehen werden. Aus weißen Shirtings werden Sommeranzüge und Unterkleider gefertigt; der konservative Chinese zieht zwar seine altgewohnten Nankins für diese Zwecke vor, der moderne dagegen weiß den größeren Glanz und Finish des ausländischen Fabrikats wohl zu schätzen. Das gleiche Material findet Verwendung zu Sterbe- und Traueranzügen, woran bei dem ausgebildeten, bis in die untersten Klassen sich erstreckenden Todtenkultus dieses Volkes ein nicht zu unterschätzender Bedarf vorhanden ist. Besonders geeignet für den genannten Zweck sind die wohlfeilen, künstlich erschwerten Lancashire-Gewebe, aus denen sich oft 25 bis 33 pCt. Kleisterzusätze herauswaschen lassen, denn der praktische Chinese ist der Ansicht, daß der Todte doch nicht wisse, ob er einen guten oder schlechten Stoff anhabe, und die Trauergewänder der Ueberlebenden werden gleichfalls nur beim Leichenbegängniß getragen. In Formosa werden weiße Shirtings roth gefärbt, und sie konkurriren dann wegen der dort erzielten brillanteren Farbe vortheilhaft mit ausländischen Turkey Reds. In Swatau besteht eine ausgedehnte Industrie darin, denselben die in China berühmte Chaochow-Indigofärbung zu verleihen und sie dann, in derselben Weise wie Nankins geschnitten und aufgemacht, als Nachbildung der letzteren zu reexportiren. — Die echten, schweren Plain Cottons (Amerika) dienen, schwarz gefärbt, auch zu Kleidungszwecken, und zwar in den kälteren, nördlichen Provinzen des Landes. Drills werden außerdem überall zu Zelten für Soldaten, in Ningpo zu Segeln, Sheetings ebendort zu Theesäcken benutzt. — Von den Fancy Cottons finden Turkey Reds eine Hauptverwendung in der Feldausrüstung zu Fahnen, sonst zu Frauen- und Kinderkleidern; auch füttert man die Särge damit. Kattune, als wohlfeilstes Surrogat der Seidenzeuge, sind in bunten Mustern und schreienden Farben sehr populär für gesteppte Bettdecken, Kinderkleider, zum Ausfüttern der Sedanchairs (Tragstühle),

sowie um Denksprüche und Bilder darauf aufzuziehen. — Baumwollen-Sammet dient unter Anderem zum Besatz der kurzen Jacken von Offizieren und zu Damenkleidern. — Bunte Sacktücher finden sich fast bei jedem Hausirer; sehr beliebt sind die mit brandrothen Streifen versehenen. Sie dienen aber nicht nur zu denselben Zwecken wie bei uns, sondern man befestigt sie gern als Servietten um den Hals, um seidene Kleider zu schützen, auch werden sie zur Emballage für Festgeschenke benutzt. — Baumwollengarn in den Nummern 16 bis 24 wird in den südlichen Provinzen eingeführt, um daraus — gemischt mit Garn, das aus einheimischer oder fremder Baumwolle selbst gesponnen ist — Nankins zu weben. — Wollenstoffe trägt der Chinese nicht der Wärme wegen, sondern als Luxussache, daher der Konsum derselben recht eigentlich als Kriterium für gute und schlechte Zeiten gilt. Für den ersteren Zweck genügt den ärmeren Klassen vollständig die mit Baumwolle dick gefütterte Jacke, ein Schaf- oder Ziegenfell, während die reicheren wattirte Pongee- und Seidenröcke oder Pelzwerk tragen. Im Uebrigen dienen die verschiedenen Wollengewebe zur Anfertigung aller Theile der Chinesischen Garderobe, und zwar Lustres, Lastings und Orleans als wohlfeile Seidensubstitute zu Pantalons, Frauenjacken, Schuhen; dunkelblaues Russisches Tuch zu Männerjacken; Medium und Broad-Cloth zu langen Röcken, wie im Norden fast jeder Beamte einen für Frühjahr und Herbst besitzt. Die Garderoben wohlhabender Chinesen repräsentiren oft einen Werth von 5000 Taels und mehr; eine gewisse Vollständigkeit derselben wird durch die Sitte erfordert, und zu ihr soll z. B. in den Yangtse-Provinzen der Besitz eines Schlafrocks (P'aotze) aus feinem Tuche gehören. In Chungking am Yangtse trägt fast jeder der besseren Klasse Angehörige Jacken von dunkelblauen Kamelots. Der letztgenannte Stoff wird in seinen helleren und möglichst lebhaften Farben zu Militärfahnen und — ebenso wie Lustres und Lastings — zu Soldatenuniformen, ferner zu Kissenüberzügen verwendet. Long Ells und Spanish Stripes sind in Formosa sehr beliebt, um dort aufgetrennt und als 2 Fuß lange Fäden in die hänfenen Röcke der Wildenhäuptlinge verwebt oder zur Anfertigung bunter Turbane, Bänder und Stickereien, auch zum Durchflechten des Zopfes, benutzt zu werden; roth, grün und orange sind die gesuchtesten Farben, und der Werth des ausländischen Gewebes bestimmt sich danach, wie viele bunte Fäden aus demselben herauszuziehen sind. Ein Theil des in Kanton eingeführten Medium-Cloth wird dort nicht konsumirt, sondern mit bunten Stickereien versehen und nach Ostindien oder Europa reexportirt. — Mit Russischem Tuch grüner Farbe (sogen. Kala) werden die kostbaren Sedanchairs höherer Mandarine ausgeschlagen; in rother Farbe dient es für dekorative Zwecke, Kissenüberzüge und dergl., in dunkelblauer zu Kleidungsstücken. — Eisen wird für den Haus- und Schiffbau, für Arsenale und Werkstätten aller Art in großen Mengen eingeführt, weil das einheimische Produkt für verschiedene Industriezwecke nicht geeignet ist, auch in unregelmäßigen, schwer zu bearbeitenden Blöcken auf den Markt kommt. Im Norden findet ein bedeutender Konsum zum Beschlagen von Pferden statt. Eisenplatten haben unter Anderem bei der neuerdings in vermehrten Angriff genommenen Erbauung von Forts und Batterien Verwendung gehabt. — Aus Eisendraht werden in Ningpo Nähnadeln angefertigt. — Stahl dient zur Herstellung feinerer Handwerkszeuge, namentlich für Steinhauer. — Die Hauptverwendung von Blei ist die zur Ausfütterung der Theekisten, zu welchem Zwecke es durch einen sehr einfachen Prozeß glatt geschlagen wird; auch die Fischerei konsumirt einen Theil des Imports zur Beschwerung der Netze, und in einer Mischung mit Zinn werden Tempelgeräthschaften und Hausrath daraus gemacht. — Zinn wird in Blattform (Folie) auf Papier aufgetragen und auf den Familiengräbern oder sonstwie in der Meinung verbrannt, daß es den Todten in der Unterwelt als Aequivalent von Geld zu Gute kommen werde. Der Konsum dieses von den Fremden so genannten Joßpapier zu Todtenopfern ist enorm; sein Werth wird für jede Familie durchschnittlich auf 5 bis 50 Dollars jährlich angegeben. Neben diesem Hauptzweck kommt das importirte Metall auch in Mischung mit Schwefel oder Sennasamen als Goldschaum für weiblichen Kopfputz und Götzenbilder, in Mischung mit Queckfilber in der Spiegelindustrie und mit Säuren vermengt in der Färbekunst zur Anwendung. Aus Zinnplatten werden namentlich Leuchter, Lampen und Behälter gemacht. — Queckfilber importirt die Provinz Szechuen zur Spiegelfabrikation, während in anderen Plätzen ein Bedarf dafür besteht, um Gold aus Silber auszuscheiden. — Nähnadeln werden vorwiegend im Norden verbraucht; geringe Sorten erzielen dort im Detail etwa 10 Käsch für das Packet von 25 bis 30 Stück. Im Süden bedient man sich noch mehr des einheimischen Fabrikats aus Eisendraht, welches nicht so leicht rostet und in seiner plumpen Form zum Nähen grober Stoffe geeigneter ist. — Zündhölzer verdrängen immer mehr die früher üblichen und auch jetzt noch stark konsumirten Feuersteine mit Zunder. Ordinäre Qualitäten verkauft man zu 5 bis 6 Käsch die Schachtel, Bryant u. May's-Marke erzielt aber bis 24 Käsch. — Fensterglas fängt an, in den besseren Wohnungen die bisher landesüblichen Austerschalen oder Papierscheiben zu vertreten. — Messingknöpfe werden zum Besatz von Röcken stark importirt, aber jetzt auch im Lande selbst, obwohl in ungenügender Qualität, angefertigt.

2. Ausfuhr.

Seide. Gleich zu Anfang des Jahres stiegen die Preise um 7 bis 10 Taels für den Ballen, und sie behielten im Allgemeinen eine feste Tendenz bis Ende März, namentlich bei gelber Seide, die für den Kontinent und Taysaams, sowie ordinärer gelber Seide, die für Ostindien lebhaft begehrt wurden, während Thatlees mehr vernachlässigt blieben. Zu dem gedachten Zeitpunkt trafen ungünstige Berichte von den Europäischen Konsumtionsmärkten ein, in Folge deren die Preise allmälig im Laufe des Monat April um 15 bis 25 Taels pro Pikul zurückgingen. Nur Taysaams blieben theuer und selten; beste Thatlees, von welcher Sorte die Vorräthe um diese Zeit auf etwa 25 000 Ballen reduzirt waren, wurden für den Kontinent gekauft. Ein weiterer Rückgang um 10 Taels trat im Mai ein, weil sowohl in Europa, als im Innern Chinas sich die Aussichten für die neue Ernte wenigstens in quantitativer Beziehung äußerst günstig gestaltet hatten, und Mitte Juni wurden die letzten Verkäufe mit 500 Ballen alter Seide registrirt. Ueber die finanziellen Resultate der Verschiffungen in der für Produzenten und einheimische Händler jedenfalls ungünstigen Saison 1879/80 läßt sich kaum ein allgemeines Urtheil fällen. Dieselben hängen natürlich in erster Linie von den hier bezahlten Einkaufspreisen ab, deren Schwankungen ungewöhnlich groß waren. So wurden Thatlees Nr. 4 notirt mit einer Eröffnungsrate von 475 Taels pro Pikul = 21 Schill. 6 Pce. pro Pfund in London, später im September 1879 dagegen und im Mai 1880 mit 362½ Taels = 16 Schill. 1 Penny. Ordinäre Thatlees begannen mit 410 Taels = 18 Schill. 9 Pce., fielen im September auf 300 Taels = 13 Schill. 4 Pce. und wurden zu Ende der Saison zu 280 Taels = 12 Schill. 7 Pce. verkauft. Nicht ganz so groß waren die Preisunterschiede in Kahings, für deren beste Qualität Anfangs 425 Taels = 19 Schill. 2 Pce., im September 390 Taels = 17 Schill. 2 Pce. und zuletzt (für The-ke-yuen

„Fungling") 350 Taels = 14 Schill. 6 Pce. bezahlt wurden. Gute Nr. 2 grüne Kahings eröffneten sich mit 360 Taels = 16 Schill. 5 Pce. und schlossen mit 310 Taels = 14 Schill. 4 Pce. Die übrigen Tayfaams und die gelben Seidensorten waren ähnlichen Preisschwankungen unterworfen wie die Thatlees. Wie aus nachfolgender Vergleichung des Exports der Saison 1879/80 mit dem der beiden vorjährigen hervorgeht, hat namentlich die Ausfuhr nach Amerika (hauptsächlich „Nercels") beträchtlich zugenommen, aber auch der Europäische Kontinent behauptet seine bereits früher eroberte Stellung im direkten Seidenhandel. Die Zahlen schließen nicht ein die Ausfuhr an wilder Seide, die sich auf 2402 Ballen gegenüber nur 212 im Jahre 1878/79 belaufen hat:

Saison		London	Frankreich	nach der Schweiz und Italien	Hongkong, Bombay, den Straits ꝛc.	New-York u. San Franzisko	Zusammen.
1879/80	Ballen	18 659	33 267	1 463	4 160½	9 490	68 039½
1878/79	„	18 687	33 394	2 564	3 333½	6 842	64 820½
1877/78	„	21 815	25 162	2 049	3 853	4 613	57 592

Die neue Saison (1880/81 wurde — etwas später, als gewöhnlich — am 7. Juni mit Ankauf von 300 Ballen, vorwiegend Tayfaams, eröffnet. Die Ernte war sehr reichlich ausgefallen; man erwartete, daß nicht weniger als 85 000 Ballen für den Export an den Markt gebracht werden würden. In qualitativer Beziehung ließ das Produkt nichts zu wünschen übrig, insbesondere wurde die Klarheit der Farbe in den hierher gelangten Proben gerühmt. Die sehr niedrigen Eröffnungsraten, welche den Verkäufern theilweise Verlust ließen, stiegen schon im Verlauf der ersten vierzehn Tage um 5 bis 7½ Taels, was in Verbindung mit ungünstigen Kursen eine Erhöhung des Einstandspreises in London um 6 Pce. pro Pfund ausmachte und die Nachfrage in mäßigen Grenzen hielt. Erst nachdem die Preise Mitte Juli wieder um 10 bis 15 Taels nachgegeben hatten, wurde das Geschäft lebhafter, aber durch ungünstige Berichte aus London schon im darauffolgenden Monat wieder etwas zurückgedämmt. Um diese Zeit (August) zwang die ungewöhnliche Höhe des Chinesischen Zinsfußes die einheimischen Seidenhändler zu weiterem Nachgeben, und bei den nun auf einen äußerst niedrigen Stand gelangenden Preisen wurden so bedeutende Abschlüsse gemacht, daß Ende September schon gegen 40 000 Ballen verschifft waren. Auch der unerwartet günstige Ausfall der Oktoberauktionen in London hatte hier keine höheren Preise zur Folge, da noch immer aus dem Innern des Landes Vorräthe in ungeminderten Mengen zuströmten. Nur beste Kahings blieben selten und theuer (350 bis 360 Taels), ebenso gelbe Seidensorten, in denen daher wenig Geschäft stattfand. Gegen Ende November war eine Verschlechterung in der Qualität des Angebots zu bemerken, was jedoch nicht verhinderte, daß lokale Spekulanten die Preise etwas hinauftrieben; bei Jahresschluß hatten die letzteren dagegen bereits die alte rückgängige Tendenz wieder angenommen, und die unverkauften Vorräthe beliefen sich auf über 10 000 Ballen. — Um über die Gestaltung der Preislage während des ganzen Kalenderjahres 1880 eine Uebersicht zu gewähren, mögen hier noch die Notirungen für den maßgebenden Chop „Blue Elephant" nach Monaten folgen:

		Taels	Kurs auf London, 4 Mon. nach Sicht, pro 1 Tael	Einstand in London pro Pfund.
Januar	pro Pikul	383	5 Schill. 3¾ Pce.	17 Schill. 6 Pce.
Februar	„ „	390	5 „ 2¾ „	17 „ 6 „
März	„ „	385	5 „ 2 „	17 „ 1 „
April	„ „	377½ bis 381¼	5 „ 2¾ „	16 „ 11 „ bis 17 „ 1½ „
Mai	„ „	365	5 „ 4 „	16 „ 9 „
Juni (neue Ernte)	„ „	350	5 „ 2½ „	15 „ 8 „
Juli	„ „	330 bis 332½	5 „ 3¾ „	15 „ 1 „ bis 15 „ 2 „
August	pro Pikul	325	5 Schill. 3½ Pce.	14 Schill 10 „
September	„ „	332½	5 „ 3½ „	15 „ 2 „
Oktober	„ „	327½	5 „ 2½ „	14 „ 8 „
November, Anfang	„ „	320	5 „ 1¾ „	14 „ 2 „
November, Ende	„ „	340 bis 347½	5 „ 1½ „	15 „ — „ bis 15 „ 4 „
Dezember	„ „	332½	5 „ 2 „	14 „ 9 „

Die Gesammtausfuhr (ins Ausland) des Jahres in alter und neuer Seide zusammengenommen vergleicht sich mit der des Jahres 1879 wie folgt:

	1880. Ballen.	1880. Pikuls.	1879. Ballen.	1879. Pikuls.
Rohseide	73 808	60 446	63 655	52 578
Organzine (thrown)	1	0,97	30	30½
Gelbe Seide	6 653	7 060	6 230	6 760½
Summe	80 462	67 507	69 915	59 369
Außerdem				
Seidenabfall (waste)	4 852	11 715	2 362	6 134
Kokons	1 941	3 953	999	1 888
Wilde Rohseide	2 158	2 176	453	608

Seidenmanufakte (nämlich Zeuge, Pongees, Watte, Tressen, Bänder, Fäden und fertige Kleidungsstücke), deren Anfertigung eine der Hauptindustrien des hiesigen Bezirks bildet, wurden ausgeführt 11 761 Pikuls gegen 8622 Pikuls im Vorjahre. Der größere Theil jenes Quantums wurde jedoch in anderen Chinesischen Häfen wieder eingeführt und im Lande verbraucht, da von den hiesigen Seidenfabrikaten nur wenige für das Ausland geeignet sind. Letzteres entnahm an Pongees 1594 Pikuls, an anderen Seidenzeugen, namentlich Gazen, 585 Pikuls, außerdem eine bedeutende Quantität alter Seidenwatte.

Thee. Trotz der wachsenden Konkurrenz des Ostindischen Produkts, dessen exportfähiger Ertrag jetzt auf 40 000 000 Pfund angegeben wird, hat auch im Berichtjahre die Ausfuhr sowohl von schwarzem wie von grünem Thee beträchtlich zugenommen. Die einzige Folge jener Konkurrenz scheint bis jetzt ein Herabdrücken der Preise gewesen zu sein, wodurch dann wieder der Konsum zugenommen hat. Von London aus wird der Ruf nach wohlfeilerem Thee immer lauter erhoben, und eine der bedeutendsten Londoner Theefirmen hat ihren hiesigen Geschäftsfreunden kürzlich empfohlen, ihre Kalkulationen auf keine höhere Basis zu bauen, als 6½ bis 7 Pence für geringste Sorten Kongou, 8 Pence für etwas bessere, 9 Pence bis 1 Schilling für Mittelgut, 1 Schilling 2 bis 4 Pence für feine und 1 Schilling

6 Pence bis 1 Schilling 9 Pence allerfeinste Qualitäten pro Pfund. Die Folge dieses Strebens nach Wohlfeilheit, welchem der Chinesische Produzent sehr wohl Rechnung zu tragen weiß, ist natürlich eine allgemeine Verschlechterung der Qualität, worüber in einem auf diesjährige Waare bezüglichen Londoner Berichte in folgender Weise geklagt wird: „Der Charakter der neuen Theesorten entbehrt Stärke und Haltbarkeit. Die Chinesen halten es nicht mehr für der Mühe werth, auf die Behandlung der Blätter aus erster und zweiter Ernte die früher üblich gewesene Zeit und Sorgfalt zu verwenden, sondern finden, wie sie sagen, ihre Rechnung besser dabei, den Markt mit vier Ernten im Jahr zu überstürzen; auch werden sie diese Praxis so lange befolgen, als sie, wie bis jetzt immer, eifrige Käufer zu den geforderten Raten finden." Leider können diese Rathschläge, auf niedrige Preise zu halten, nicht immer befolgt werden, weil London eben nicht der einzige Käufer ist, sondern einen mächtigen Nebenbuhler in Rußland besitzt, das gern noch hohe Preise für feine Sorten bezahlt. Zwischen den Käufern für den letzteren und für ersteren Markt entsteht daher hier leicht ein Wettstreit, aus welchem der Chinese seinen Vortheil zu ziehen nicht versäumt. Im Einzelnen ist über die Marktbewegung in den beiden Hauptklassen Thee Folgendes zu bemerken:

Schwarzer Thee. Das Geschäft in altem Thee, welches Ende 1879 ziemlich matt geschlossen hatte, erlebte zu Anfang des Jahres nochmals einen Aufschwung, namentlich in geringeren Sorten, in Folge dessen die im Lande vorhandenen Vorräthe vollständig geräumt worden sind. Im April war die Saison 1879/80 mit einem Gesammtexport aus Schanghai und den Yangtsehäfen von 68 541 214 Pfund beendet. Obgleich in quantitativer Beziehung um 477 221 Pfund geringer als in 1878/79, war das geschäftliche Ergebniß der Verschiffungen ein äußerst befriedigendes, ja man kann sagen glänzendes, zu nennen, das die vielen Mißerfolge des Chinesischen Theehandels in den vorangegangenen Jahren wieder theilweise aufgewogen hat.

Nicht das Gleiche läßt sich von der neuen am 15. Mai 1880 zu Hankau eröffneten Saison behaupten, welche vielmehr, wie der Bericht einer hiesigen Theefirma sagt, mit Enttäuschung begonnen und geendet hat. Diesesmal hatten nicht, wie im Vorjahre, die Käufer, wohl aber die eingeborenen Theehändler unter einander eine Verabredung getroffen, mit dem Angebot zurückzuhalten und namentlich zunächst nur die theureren Ningchow-Theesorten an den Markt zu bringen, um dadurch die Nachfrage für das gewöhnliche Produkt zu steigern und die dafür geforderten Preise als vergleichsweise weniger hoch erscheinen zu lassen. Obgleich die telegraphischen Marktberichte aus London den Theekäufern die größte Vorsicht anempfohlen hatten, wurden durch jene Kombinationen folgende die vorjährigen beträchtlich übersteigende Eröffnungsraten erzielt:

			Taels.					Taels.
Donfa.....	pro Pikul	16	bis 34½	gegen	1879	14⅞	bis 36
Liling.....	„ „	13	„ 22½	„	„	12	„ 19¼
Shantam.....	„ „	10	„ 16	„	„	10	„ 14½
Changhokai...	„ „	20	„ 31	„	„	15¾	„ 28
Yanglotung...	„ „	17	„ 28	„	„	16	„ 30
Tsungyang....	„ „	21	„ 31	„	„	15½	„ 33
Ningchow.....	„ „	17	„ 52	„	„	21	„ 49

Nach Verlauf einer Woche trat ein Rückgang der Preise um durchschnittlich 4 Taels pro Pikul ein, der aber in Folge ungünstiger Nachrichten über die Qualität der 1880er Futschau-Kongous, sowie wegen bedeutender Nachfrage für den Russischen Markt bald wieder einer Hausse Platz machte. In Schanghai wurde das Geschäft, nachdem die Theeschmecker früher als gewöhnlich aus Hankau zurückgekehrt waren, am 10. Juni mit dem Ankauf einiger Chops ordinären Shantams eröffnet. Die hiesigen Preise waren Anfangs noch höher als in Hankau und hielten sich mit Ausnahme einer kurzen Baisse von 1 bis 1½ Taels im Juli den ganzen Sommer über fest. Erst Mitte Oktober fielen dieselben beträchtlich, obgleich immer noch nicht in gleichem Verhältniß mit der zu jener Zeit sehr ungünstigen Lage des Londoner Markts. Im November wurden ordinäre Theesorten zu 12 Taels pro Pikul (oder 8 Pence pro Pfund Einstand in London) eifrig begehrt, während die feineren Sorten über 15 Taels pro Pikul vernachlässigt blieben. Bessere Nachrichten aus London, die im Dezember eintrafen, riefen hier eine allgemeine Wiederbelebung der Nachfrage hervor, und da auch die Theehändler sich jetzt endlich entgegenkommender zeigten, so wurden die vorhandenen Vorräthe rasch geräumt. Seit Beginn der Saison (Mai) bis zum Ende des Jahres beliefen sich die Verschiffungen aus Schanghai und den Yangtsehäfen an schwarzem Thee auf 80 101 782 Pfund, gegenüber 65 740 447 Pfund im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Von jener Gesammtsumme haben die Vereinigten Staaten von Amerika 3 835 736 Pfund und der Europäische Kontinent, hauptsächlich Rußland via Odessa (direkt), 5 227 121 Pfund erhalten; alles Uebrige ging nach England. Der darin nicht mit eingeschlossene indirekte Export nach Rußland via Tientsin und Karawanenroute war etwas geringer als im Vorjahre, nämlich 30 703 717 Pfund. In altem und neuem schwarzen Thee zusammengenommen betrug die Jahres-Ausfuhr aus Schanghai 612 583 Pikuls oder 81 677 733 Pfund. Erwähnenswerth als charakteristische Eigenthümlichkeit der Saison ist eine bedeutende Zunahme der direkten Verschiffungen nach Odessa und nach den Vereinigten Staaten, sowie des in Schanghai gemachten Theegeschäfts gegenüber dem Umsatz in Hankau. Auch ist zu beachten, daß die früher übliche Verpackung in ganzen Kisten von 100 Pfund jetzt durch eine solche in halben Kisten verdrängt worden ist, welche letztere daher im Berichtjahre zuerst den statistischen Angaben zu Grunde gelegen hat. Soweit sich die finanziellen Resultate des Geschäfts in schwarzem Thee bis jetzt übersehen lassen, haben jedenfalls die zu den hohen Eröffnungsraten gemachten Ankäufe in London nur Verluste gelassen, während allerdings die unmittelbar nachher vorgenommenen Verschiffungen vortheilhaft ausfielen. Im Ganzen muß das Jahr jedoch als ein sowohl für die einheimischen Theehändler bezw. Produzenten, wie für die ausländischen Verschiffer weniger günstiges bezeichnet werden.

Grüner Thee. Das Frühjahrsgeschäft in altem Thee war nicht ohne Leben und brachte den Gesammtexport der Ende April abschließenden Saison 1879/80 auf 21 346 001 Pfund, gegenüber 19 362 240 Pfund in der vorangegangenen Saison. Muster des neuen Blattes der Pingsuny-Sorte gelangten Mitte Juni hierher und zeigten eine vortreffliche Qualität sowohl in der Auslese desselben, wie im Aufguß, daher auch die Anfangs bezahlten Preise die vorjährigen um 1½ Taels pro Pikul übertrafen. Diese für die Produzenten günstige Preislage dauerte bis Mittsommer an und zog ein die Marktbedürfnisse übersteigendes Angebot nach sich, welches in den späteren Monaten des Jahres zu Raten, die den einheimischen Händlern in einzelnen Fällen bis 10 Taels pro Pikul Verlust brachten, abgesetzt werden mußte. Die Durchschnittspreise haben dadurch einen ungewöhnlich niedrigen Stand erreicht, wie folgende Vergleichung mit den beiden Vorjahren zeigt:

	1880.	1879.	1878.
		Taels.	
Royune, beste Qualität pro Pikul	23 bis 33	28 bis 40	25 bis 32
„ mittlere „ „ „	22 „ 29	24 „ 36	22 „ 25
Tienkai, beste „ „ „	23½ „ 35	26 „ 40	24 „ 36
„ mittlere „ „ „	22 „ 30	23 „ 36	18 „ 28

		1880.	1879.	1878.
		Taels.		
Fychow	Qualität pro Pikul	20 bis 30	20 bis 30	20 bis 24
Pingsury, beste	„ „ „	23 „ 34	26 „ 40	30 „ 40
„ mittlere	„ „ „	20 „ 29	20 „ 30	22 „ 30
„ geringe	„ „ „	14 „ 20	14 „ 26	12 „ 20
Geringe Country chops	„ „	16 „ 22	16 „ 29	17 „ 20

Die Verschiffungen neuen grünen Thees betrugen bis Ende des Jahres 19 494 748 Pfund, wovon wie gewöhnlich die Vereinigten Staaten den Haupttheil mit 14 758 150 Pfund und London das Uebrige entnahm. Der Chinesische grüne Thee ist auf dem besten Wege, in New-York seine frühere, in der Zwischenzeit an das Japanische Produkt verlorene Beliebtheit wiederzuerlangen, da sich das Letztere in den letzten Jahren ungemein verschlechtert und dadurch an Beliebtheit abgenommen hat. Zu Preisen wie denen des Berichtjahres würde sich jedoch die kostspielige Herstellung grünen Thees vom Chinesischen Produzenten nicht durchführen lassen. In London kommt grüner Thee fast nur für den Reexport (Kanada) in Betracht; der Londoner Markt war zu Ende des Jahres völlig überführt und Preise abnorm tief gesunken. Eine nicht unbeträchtliche und in stetiger Zunahme begriffene Quantität Haisan endlich geht nach Ostindien. Die gesammte Jahresausfuhr in altem und neuem grünen Thee belief sich auf 181 618 Pikuls oder 25 315 733 Pfund.

Strohgeflecht wurden 48 636 Pikuls exportirt, wovon England etwa zwei Drittel, Nordamerika ein Drittel erhielt; ganz geringe Quantitäten gingen auch direkt nach Frankreich und Deutschland. Obgleich die finanziellen Resultate der Verschiffungen dieses Artikels im Jahre 1879 schlecht, in vielen Fällen sogar ruinös ausgefallen waren, hat die Ausfuhr also dennoch die des Vorjahres, welche 35 529 Pikuls betrug, überstiegen. Hiesige Preise wurden im Herbst des Jahres notirt: für „white Speelleß" (d. i. weißes Geflecht, bei dem die Enden der Strohhalme auf keiner Seite sichtbar sind) 45 bis 48 Taels, für „Eastern" 25 Taels und für „Mottled" (weiß mit gelb oder hellbraun gemischt) 19 bis 20 Taels pro Pikul. In den besseren Sorten soll das diesjährige Geschäft guten Nutzen gelassen haben: ein großer Theil desselben, namentlich in den späteren Monaten des Jahres, wo die Nachfrage auf den Konsumtionsmärkten nachgelassen hatte, wurde auf Chinesische Rechnung gemacht. — Die Ausfuhr von den hauptsächlich in Ningpo aus Schilfgras angefertigten Hüten und Matten ist seit dem Vorjahre, die erstere von 4 363 053 auf 6 860 388 Stück, die letztere von 494 714 auf 733 212 Stück gestiegen.

Rohe Baumwolle. Bei gut ausgefallener Ernte hat sich der Gesammtexport um mehr als das Doppelte gehoben, nämlich auf 552 194 Pikuls, gegen 266 069 im Jahre 1879. Mit Ausnahme von etwa 25 000 aus Ningpo bezogenen Pikuls entstammte dieses Quantum ausschließlich dem lokalen Produktionsgebiet von Schanghai, in dessen Umgebungen der Anbau der Baumwollstaude einen Hauptkulturzweig bildet. Die Verschiffungen gingen, wie gewöhnlich, größtentheils nach anderen Chinesischen Häfen, aber auch das Ausland hat im Berichtjahre, wahrscheinlich in Folge der Beschädigung der Amerikanischen Ernte, einen beträchtlicheren Betrag (55 848 Pikuls) als im Vorjahre (15 500 Pikuls) entnommen. Der den zollamtlichen Valuationen zu Grunde gelegte durchschnittliche Jahrespreis kommt ungefähr 10 Schanghai-Taels pro Pikul gleich. Die Verwendung der hiesigen Baumwolle in der Europäischen Industrie ist eine so beschränkte, weil sich dieselbe wegen der Kürze ihres Stapels nur zu gewissen Geweben eignet. Am meisten wird sie zu gerauhten Handtüchern verarbeitet, auch benutzt man sie ihrer schönen weißen Farbe wegen gern zu Mischungen; in London wurde Chinesische Baumwolle im Berichtjahre um die Hälfte höher im Preise als Carolina (7½ Pence gegen 5 Pence) notirt. — Das vielbesprochene Projekt einer Baumwollspinnerei in Schanghai ist zu Ende des Jahres in Gestalt des detaillirten Prospekts einer zu diesem Zwecke zu errichtenden Chinesischen Aktiengesellschaft wieder aufgetaucht, aber bis jetzt nicht realisirt worden, wie es heißt, weil einige einflußreiche Gildenmitglieder dagegen sind, und die Regierung zu hohe Abgaben verlange. Daß ein solches Unternehmen rentabel sein müsse, ist eigentlich nicht zu bezweifeln; es scheint aber bei den in Betracht kommenden Chinesischen Kapitalisten am Vertrauen unter einander, wodurch allein größere Geldassoziationen zu Stande kommen können, zu fehlen.

Zucker. Die Ausfuhr (welche jedoch lediglich Wiederausfuhr des von Swatau und den Häfen Formosas hierher gelangenden Produkts ist) erreichte, alle Sorten zusammengenommen, 908 860 Pikuls, das ist gegen 150 000 Pikuls mehr, als in 1879, da die letzte Ernte sehr guten Ertrag geliefert hatte. Hauptabnehmer sind die nördlichen Häfen Chinas; das Ausland (London) erhielt im Berichtjahre nur 26 131 Pikuls oder weniger denn die Hälfte als im Vorjahre. Bekanntlich befindet sich die Zuckerbereitung in China noch im allerprimitivsten Zustande: Mühlsteine, die durch einen im Kreise herumgehenden Büffel in schwerfällige Bewegung gesetzt werden, bei welcher Methode mindestens 25 pCt. des Safts im Rohr zurückbleiben. In Swatau ist nun aber eine Siederei hergerichtet worden, in welcher der Zucker soweit präparirt wird, daß er als Melasse nach Hongkong gehen kann, wo sich eine Raffinerie befindet. Ein großer Theil des in rohem Zustande nach England gelangenden braunen Zuckers wird dort in der Porter (Stout-) Brauerei verbraucht. Der Grund, warum der Zuckermarkt in Schanghai zentralisirt ist, und die Produktionshäfen nicht mehr direkt verschiffen, soll in der Finanziirung des Geschäfts liegen, wofür die hiesigen Banken gewisse Erleichterungen gewähren.

Häute (Ochsen- und Büffelhäute). Die Ausfuhr dieses Exportgegenstandes ist von 26 069 Pikuls im Jahre 1879 auf 18 521 Pikuls gefallen, wovon die Vereinigten Staaten beinahe 17 000 Pikuls, Chinesische Häfen 222 Pikuls, London und der Kontinent das Uebrige erhielten. Das Zollamt in Hankau, dem Ursprungsorte desselben, berichtet, daß die Provinzialregierung dort neuerdings Maßregeln gegen die in Folge der Häuteausfuhr seit den Hungerjahren 1876/77 eingetretene Verminderung des Viehbestandes nehmen und jeden Kadaver vor dem Verkauf inspiziren lassen, um die Todesursache festzustellen. Dadurch sind die Preise dort von 7 Taels pro Pikul von etwa 8 Stück trockenen Häuten auf 14½ Taels gestiegen, und hier wurden für beste Waare noch etwa 2 Taels mehr bezahlt. Um den Klagen über Beschädigung der Chinesischen Häute durch Wurmfraß zu begegnen, hatte man früher chemische Präservirungsmittel mit Gebrauchsanweisung unter die Schlächtereien im Innern des Landes vertheilt, aber erst nachdem die Häute hier durch einen sachverständigen Europäer inspizirt und für den Export zubereitet werden, hat jener Uebelstand ganz aufgehört. Außerdem besteht in Schanghai eine Gerberei, welche Leder aus dem Rohmaterial anfertigt und, wie es heißt, zu remunerativen Preisen auf den Europäischen Märkten absetzt. — Felle von Ziegen wurden exportirt 119 683 Stück, von Schafen 18 081 Stück, ferner 107 736 Stück verschiedener Skinrugs, das ist als Sophavorlage oder dergl. zubereiteter Felle. Dieser aus dem äußersten Norden Chinas stammende Artikel fängt an, in Europa und Amerika sehr beliebt zu werden, wie er es auch seiner Güte und Wohlfeilheit (1 bis 1⅓ Tael pro Stück) halber verdient.

Haare. Die Ausfuhr der verschiedenen Sorten vergleicht sich mit dem Vorjahre wie folgt:

		1880.	1879.
Kamelhaar	Pikuls	12 154	14 667
Ziegenhaar	„	5 693	1 835
Roßhaar	„	180	179
Menschenhaar ...	„	320	45
Schweineborsten.	„	638	469

Ueber Qualität und Verpackung der im letzten Jahre hier gehandelten, über Tientsin bezogenen Kamelhaare hörte man Klagen. Die hiesigen Preise hielten sich fest auf etwa 15 Taels für beste, 8 bis 10 Taels pro Pikul für geringere Sorten. Beste Ziegen- (Kaschmir-) haare wurden zu 17 bis 18 Taels pro Pikul notirt.

Schafwolle wurden 5923 Pikuls, gegen 3788 Pikuls im Vorjahre, exportirt. Bei besseren Verbindungswegen würde dieser im Nordwesten Chinas in großen Mengen erzeugte und dort kaum eine Verwendung findende, daher unglaublich wohlfeile Artikel gewiß noch eine Zukunft haben, während er jetzt durch die Transportkosten im Verhältniß zu seiner Qualität zu sehr vertheuert wird.

Droguen. Der Export nach dem Auslande betrug:

		1880.	1879.
an Rhabarber..	Pikuls	5 601	5 482
„ Moschus ...	Kättis	2 756½	3 369$\frac{7}{16}$
„ Galläpfeln..	Pikuls	21 034	21 145

Moschus ist bekanntlich einer der schwierigsten Handelsartikel, weil sein hoher Werth zu Fälschungen besonders anreizt. Waren solche auch von jeher an der Tagesordnung, so sollen sie neuerdings derart zugenommen haben, daß völlig echte, reine Waare gar nicht zu erlangen ist, während umgekehrt Beutel vorkommen, die fast nur Surrogatsubstanzen enthalten. Dem Ankauf eines jeden Chop muß daher eine sorgfältige sachkundige Prüfung vorangehen, durch welche der Prozentsatz von echtem Moschus festgestellt und danach der Preis bestimmt wird.

Hinsichtlich der übrigen Ausfuhrartikel, von denen nur wenige noch, wie Tabak, Wachs, Fächer, einige Bedeutung für den Europäischen Markt haben, kann auf die allgemeine Exportliste verwiesen werden.

3. Schiffsbewegung, Frachten und Wechselkurse.

Die verschiedenen Flaggen waren an dem Schiffsverkehre Schanghais im Jahre 1880, verglichen mit dem Vorjahre, folgendermaßen betheiligt:

Flagge.	Dampfschiffe.				Segelschiffe.				Zusammen Schiffe.			
	1880.		1879.		1880.		1879.		1880.		1879.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
Britische	935	770 807	778	659 112	199	80 481	207	97 764	1134	851 288	985	756 876
Der Vereinigten Staaten v. Amerika	29	8 726	41	10 747	88	27 374	94	34 432	117	36 100	135	45 179
Deutsche	37	28 767	26	19 182	40	10 260	71	26 116	77	39 027	97	45 298
Französische	28	62 165	26	58 479	1	300	5	1 665	29	62 465	31	60 144
Dänische	6	3 646	5	2 738	25	4 549	20	3 004	31	8 195	25	5 742
Spanische	—	—	—	—	4	695	35	3 522	4	695	35	3 522
Schwedisch-Norwegische	1	905	1	905	2	1 163	—	—	3	2 068	1	905
Russische	11	8 602	2	1 728	—	—	1	703	11	8 602	3	2 431
Belgische	2	2 250	—	—	—	—	—	—	2	2 250	—	—
Japanische	94	81 319	69	64 566	5	2 207	9	3 987	99	83 526	78	68 553
Siamesische	—	—	—	—	3	845	5	1 609	3	845	5	1 609
Hawaiische	—	—	—	—	1	309	—	—	1	309	—	—
Chinesische[1])	612	575 456	580	521 214	165	12 784	208	17 523	777	588 240	788	538 737
	1755	1 542 643	1528	1 338 671	533	140 967	655	190 325	2288	1 683 610	2183	1 528 996

Der sich aus vorstehenden Ziffern ergebenden Vermehrung der Dampfschifffahrt um 227 Schiffe mit 203 972 Tonnen steht eine Verminderung der Segelschifffahrt um 122 Schiffe mit 49 358 Tonnen gegenüber, so daß die gesammte Schifffahrt Schanghais allerdings noch eine Zunahme, aber nur um 105 Schiffe mit 154 614 Tonnen, aufweist. Die Abnahme hat diesmal in erster Linie die Amerikanische, sodann auch die Deutsche, die Spanische und die Siamesische Flagge betroffen; die Britischen, Japanischen und Chinesischen Dampfschiffe haben erheblich zugenommen, Frankreich zeigt wenigstens eine Vermehrung im Tonnengehalt, und die Russische Flagge tritt in ungewohnt stattlicher Weise hervor. — Ebenso wie im vorigen Jahresbericht, enthält obige Zusammenstellung nur die Einklarirungen von Schiffen, nicht aber die Ausklarirungen, welche letzteren ja mit geringen Abweichungen mit den ersteren übereinstimmen müssen. Beide zusammengerechnet, belief sich die Anzahl der Schiffsreisen von und nach Schanghai auf 4551 und der Tonnengehalt auf 3 317 298, während im Ganzen 840 verschiedene Fahrzeuge in diesen Reisen begriffen waren. Der Werth sämmtlicher ein- und ausgebrachten Ladungen vertheilte sich wie folgt:

	Haikuan-Taels.
Einfuhr vom Auslande	56 046 498
„ von Chinesischen Häfen...	43 665 497
Ausfuhr nach dem Auslande	38 349 843
„ „ Chinesischen Häfen ..	74 400 733
Zusammen	212 462 571

gegen 211 515 612 im Vorjahre.

Das Verhältniß der in Ballast ein- und ausgegangenen Schiffe zu den beladenen war im Berichtjahre folgendes:

[1]) Nur Schiffe Europäischer Bauart.

	eingegangen				ausgegangen			
	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
in Ballast	74	48 605	15	3 810	159	99 637	101	46 931
mit Ladung	1681	1 494 038	518	137 157	1558	1 384 086	445	103 034
Zusammen eingegangen in Ballast			89	52 415	ausgegangen in Ballast		260	146 568
„ „ mit Ladung.....			2199	1 631 195	„ mit Ladung		2003	1 487 120

An Tonnengeldern wurden insgesammt 145 480 Haikuan-Taels erhoben, wovon die in der ausländischen Fahrt begriffenen Schiffe 83 834 Haikuan-Taels entrichteten, während 31 646 Haikuan-Taels auf die Küstenfahrt entfielen. Die bisher für Munizipalzwecke bestehende Abgabe von $\frac{1}{1000}$ des Werthes der Ladungen, sogenannte Wharfage dues, ist im Februar 1880 abgeschafft worden, jedoch hat sich die ausländische Kaufmannschaft späterhin mit einer Wiedereinführung derselben für den Fall einverstanden erklärt, daß man Chinesischerseits bereit sein sollte, den Ertrag zur Beseitigung der Wusung-Barre, welche den Zugang zu diesem Hafen so sehr erschwert, zu verwenden. Die nöthigen Anträge in dieser Beziehung wurden im Juni 1880 an die Gesandten der Vertragsmächte in Peking gerichtet, deren Vorstellungen die dortige Centralregierung aber, wie verlautet, bis jetzt wenig Entgegenkommen gezeigt hat. Um die Bedeutung der Frage für die hiesige Schifffahrt klar zu legen, genügt es, zu konstatiren, daß die Wusung-Barre in der Zeit vom 1. Juni bis 26. Oktober 1879 den Hauptdampferlinien einen Zeitverlust von insgesammt 98 Tagen verursacht hat, nämlich:

der Peninsular und Oriental...	9	Dampfer,	aufgehalten	31 Tage,
den Messageries Maritimes	10	„	„	27 „
der Ocean-Steam-Ship-Company	8	„	„	14 „
„ Glen-Linie	5	„	„	18 „
„ Castle-Linie	2	„	„	8 „

Ein anderes Schifffahrtshinderniß von geringerer Bedeutung, die Gewohnheit der Chinesischen Dschonkenführer, mitten in dem sehr engen Fahrwasser des Flusses zu ankern, ist durch ein im Berichtjahre erlassenes energisches Verbot des Taotai gehoben oder doch gemindert worden. — Den verschiedenen in diesem Hafen bereits in Thätigkeit befindlichen Trockendocks hat die Schiffbauerfirma Boyd u. Comp. nunmehr ein neues Etablissement dieser Art hinzugefügt, dessen Dimensionen (450 Fuß Länge) die Aufnahme und Reparatur auch der größten Dampfschiffe gestatten. Die übrigen Hafenanlagen und Einrichtungen haben keine wesentlichen Veränderungen erfahren.

Frachten. Nach London schwankten die Raten für Dampfer zwischen 50 und 80 Schillingen für die Tonne von 40 Engl. Kubikfuß. Im August und September standen sie am höchsten, und sie fielen gegen Ende des Jahres. 3 Pfund Sterling kann als Durchschnitt betrachtet werden. Ein Dampfer erlangte für eine Theefracht von Hankau nach London 6 Pfd. Sterl. 10 Schillinge. Segelschiffe, die übrigens zu verschiedenen Zeiten rar waren, erzielten 50 Schill. für die Tonne von 40 Engl. Kubikfuß. Nach New-York wurde bezahlt: 60 bis 80 Schill. pro Tonne von 40 Kubikfuß für Dampfer und 35 bis 45 Schill. pro Tonne von 50 Kubikfuß für Segelschiffe. Segelschiffe für Küstenreisen waren das ganze Jahr über selten. Gefragt waren sie besonders in den ersten drei Monaten, wo zahlreiche Abschlüsse von Charters zu lukrativen Sätzen stattfanden. Später gaben die letzteren etwas nach, sie stiegen aber wieder, namentlich für Charters von Niutschuang nach südlichen Häfen, im September (vor Schluß der Fahrzeit); im Herbst war stetige Nachfrage nach Küstenfrachten vorhanden, aber aus Mangel an disponiblen Fahrzeugen blieben die Abschlüsse gering. Bezahlt wurden unter Anderem für die Reise nach Nagasaki und zurück 3 bis 3,65 Piaster pro Tonne Kohle (gegen 2 Piaster im Vorjahre), nach Hakodate und zurück 30 bis 35 Piaster-Cents pro Pikul, nach Futschau und zurück 4,60 Piaster pro Tonne, von Tschifu nach Amoy 22 bis 26 Piaster-Cents pro Pikul, von Niutschuang nach Futschau 25 Piaster-Cents pro Pikul, u. s. w. — Im Ganzen haben die Rheder jedenfalls ein gutes Jahr gehabt und aus den Chinesischen Kriegsrüstungen Vortheil gezogen, insofern die Truppentransporte einen großen Theil der Chinesischen Dampfer beschäftigten und dadurch die Anzahl der konkurrirenden Fahrzeuge minderten. Der Ende des Jahres 1879 seitens der fünf großen direkten Dampferlinien gemachte Versuch, die Frachten nach Europa übereinstimmend auf 75 bis 77½ Schill. pro Tonne (sogen. Conference rates) festzusetzen, ist völlig gescheitert; die im Berichtjahre gezahlten Sätze sind, wie immer, durch das Verhältniß von Angebot und Nachfrage frei regulirt worden.

Die Wechselkurse für Bankwechsel 4 Monate nach Sicht standen am wohlfeilsten (5 Schill. 3⅛ bis 3⅜ Pce.) am 11. Mai, am theuersten (5 Schill. 1 Penny) am 25. November. Die Steigerung der Raten von Anfang März ab war hauptsächlich durch das in merkantilen Kreisen verbreitete Gerücht, Deutschland beabsichtige, seinen Bestand an Silbermünzen zu vermehren, veranlaßt. Die übrigen Schwankungen hatten ihren Grund in den gewöhnlichen Verhältnissen: Stand der Ostindischen Raten, Mehrung des Bedarfs an Silber, durch Eröffnung der Thee- und Seidensaison, sowie Stand des Chinesischen Geldmarkts. Telegraphische Rimessen werden von den Banken zu Raten, die 1 bis 1¼ Penny niedriger als die übrigen stehen, besorgt. Diese Art der Finanzirung ist im Berichtjahre so gewöhnlich geworden, daß jetzt besondere Kurse dafür notirt werden. Die im Jahre 1879 eingeführte Vier-Monat-Sicht hat sich durchaus behauptet, und der früher üblichen Sechs-Monat-Sicht bedient man sich nun fast nur noch beim Trassiren für Waaren, die mit Segelschiff versandt werden. — Auf Deutschland werden Kurse nicht notirt; Wechsel dorthin sind allerdings fast jederzeit unterzubringen, aber gewöhnlich nur mit einem Verlust von etwa 6 Pfennig pro Tael gegenüber Wechseln auf London. Man notirt hier außer auf letzteren Platz, dann auch auf Paris, Kalkutta, Bombay und Hongkong.

4. Das Deutsche Interesse in Schanghai.

Hinsichtlich des Deutschen Antheils am Gesammthandel kann auf die im vorigen Jahresbericht enthaltenen Bemerkungen Bezug genommen werden. An den allgemeinen Verhältnissen hat das Berichtjahr nichts geändert, und im Einzelnen läßt sich bei dem Mangel statistischer Nachweise über den Ursprungsort der Waaren weder Rück- noch Fortschritt konstatiren. Zwar enthält die zollamtliche Statistik zwei Rubriken, die ihrer Bezeichnung nach auf den letzteren hinzuweisen scheinen und oft fälschlich als von ihm redend verstanden werden. Die erste heißt „Annual value of the trade with each country“, berücksichtigt aber nur den letzten Verschiffungshafen der Waaren, so daß z. B. Deutsche Fabrikate, die über London spedirt werden, mit zum Englischen Handel gehören; außerdem werden die Deutschen Häfen hier mit Französischen und anderen des Kontinentes

zusammengeworfen. Die zweite Rubrik heißt „Share taken by each nationality in the carrying trade“ ꝛc.; sie giebt den Werth der unter den verschiedenen Flaggen ein- und ausgeführten Schiffsladungen an. Da nun Deutsche Schiffe kosmopolitisch genug sind, auch fremder Herren Güter zu befördern — wie denn über die Hälfte ihrer jährlichen Abladungen in China aus Chinesischen Produkten, die sie von einem Hafen Chinas zum andern gebracht haben, besteht —, so läßt sich aus diesen Angaben noch weniger ein Schluß über den Deutschen Antheil am Handel ziehen. Wie unbedeutend derselbe jedoch leider ist, geht negativ daraus hervor, daß der diesjährige Werth der Hauptartikel, von welchen bekanntermaßen ein Theil aus Deutschland bezogen wird — nämlich Tuche (Broad, Medium, Russisch), Flanell, Eisendraht und altes Eisen, Stahl, Spelter, Farben, Zündhölzer, Maschinen, Getränke, Nähnadeln, Schwefelsäure, Seife, Lichte, Lampen, Regenschirme, Ultramarin — zusammengenommen nur etwa 20 Millionen Mark beträgt und kaum 6 pCt. des Werthes der gleichzeitigen Gesammt-Einfuhr Schanghais ausmacht.

Die im Laufe des Berichtjahres hierher gelangten Gesuche um Auskunft und Vermittlung geschäftlicher Beziehungen betrafen folgende Handelsgegenstände:

Chemikalien,	Farbige Fenstergläser,
Anilinfarben,	Nähmaschinen,
Maschinen,	Goldleisten,
Leinengewebe und Bindfaden,	Klaviere,
Schaumweine und Rheinweine,	Bücher,
Herrenkravatten,	halbleinene Gewebe,
Eau de Cologne und ätherische Oele,	Materialien zur Seifenbereitung,
Spielwaaren,	Hülfsmittel des Anschauungsunterrichts,
Eisenblechwaaren,	Eisen- und Kurzwaaren,
Schreibmaterialien,	meteorologische Artikel,
Lampen,	künstliche Blumen.

Wenn aus der Anzahl und Varietät jener Anfragen auch im Allgemeinen auf ein zunehmendes Bestreben des Deutschen Handelsstandes, am Verkehr mit China sich zu betheiligen, geschlossen werden darf, so fällt doch auf, daß keiner der Annäherungsversuche den beiden großen Industriegebieten entstammt, welche die eigentlichen Stapel unseres Marktes liefern. Diese Zurückhaltung der Baumwollindustrie, die hier bis jetzt gar nicht vertreten, und der Wollindustrie, die nur bei einem der weniger bedeutenden Artikel hiesigen Konsums (feine Tuche) betheiligt ist, kann nun allerdings in inneren natürlichen Verhältnissen begründet und dann durchaus gerechtfertigt sein. Diesseitigen Erachtens sollten jedoch bei der Größe und Wichtigkeit des in China zu gewinnenden Absatzfeldes die Akten über die Frage der Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie auf den genannten Gebieten nicht so bald geschlossen werden. Es sind jetzt mehr als zwanzig Jahre verflossen, seit der der preußischen Arkona-Expedition nach Ostasien beigegebene Sachverständige Jacob seinen Bericht über den hiesigen Markt, besonders in Wollwaaren, erstattet hat. Derselbe beschreibt jeden einzelnen Artikel nach dem zur Verwendung kommenden Material, der Art des Gewebes, der Aufmachung und Verpackung, und prüft dann, ob und welche Fabrikationsorte in Deutschland, sei es Eupen oder Quedlinburg, Göttingen oder Görlitz, je nach den dort vorhandenen Bedingungen, geeignet wären, den gleichen Artikel herzustellen und mit Vortheil herauszusenden. Seither ist jener Versuch, der Deutschen Exportindustrie eine sachverständige Anleitung zur Ausdehnung ihres Absatzes auf China zu ertheilen, nicht wiederholt worden, und doch wie viele neue Bedürfnisse sind hier entstanden, wie sehr haben sich auch die einheimischen Fabrikationsbedingungen, die Transportverhältnisse ꝛc. inzwischen geändert! Wäre es da nicht an der Zeit, daß bedeutendere Fabrikanten, sei es einzeln oder in einem Konsortium, einmal wieder einen sachverständigen Reisenden nach China entsendeten, um über die jetzt fast ausschließlich aus England bezogenen Artikel des Massenkonsums in Baumwoll- und Wollwaaren zweckdienliche Auskunft zu erhalten, statt die Konkurrenzunfähigkeit ihrer Erzeugnisse von vornherein als eine selbstverständliche Sache hinzunehmen? Man kann nicht dagegen einwenden, daß die Aufgabe einer solchen Berichterstattung den hier ansässigen Deutschen Kaufleuten zufalle und von ihnen gelöst werden könne. Der Deutsche Fabrikant hat allerdings in seinen Beziehungen zu China vor den Oesterreichischen oder Französischen Industriellen den Vortheil voraus, sich an einen landsmännischen Handelsstand anlehnen zu können, dessen merkantile Leistungsfähigkeit durch die hervorragende Stellung bewiesen wird, welche er sich unter schwierigen Verhältnissen zu erwerben gewußt hat. Allein der Kaufmann ist in seinem Geschäft Kosmopolit, beschränkt sich nicht auf den Vertrieb vaterländischer Erzeugnisse und ist mit seltenen Ausnahmen nicht im Besitz der technischen Vorkenntnisse, um über die gewerbliche Herstellung der von ihm geführten Waaren sachliche Information ertheilen und neue Ideen begründen zu können. Der Bericht des Herrn Jacob, der mit solchen Vorkenntnissen auch eine gleichfalls von dem hiesigen Kaufmann nicht zu erwartende Kenntniß der Leistungen unserer Industrie verband, hat entschieden praktische Wirkungen gehabt. Um nur eine derselben hervorzuheben, so war er es, der zuerst die Anfertigung einer Imitation Russischer Tuche für den hiesigen Markt empfahl, welche seitdem in Deutschland mit solchem Erfolge in die Hand genommen worden ist, daß jährlich 20 000 bis 30 000 Stück jener Waare einen regelmäßigen Absatz hier finden.

Bereits im vorigen Jahresbericht ist darauf hingewiesen, daß die in der Importliste nicht mitbegriffenen Artikel, wie Waffen, Munition, Kriegsbedarf aller Art, welche ausschließlich mit der Chinesischen Regierung gehandelt werden, zum großen Theil aus Deutschland stammen. Im Berichtjahre sind in Folge der Chinesischen Rüstungen zum Kriege mit Rußland sehr bedeutende Kontrakte in diesen Waaren (Schwefel, Salpeter, Torpedos, Geschosse, Metallpatronen, Schießpulver, Gewehre, Geschütze ꝛc.) mit Deutschen Fabriken gemacht worden, über deren Gesammtbetrag es leider an Angaben fehlt, weil die Natur der Geschäfte und die Konkurrenz der Waffenhändler unter einander strikteste Geheimhaltung vorschreibt. Das oben besprochene sogenannte Indentiren bildet in diesem Geschäftszweige die Regel; das heißt also, die ausländischen Hongs beziehen die genannten Artikel nicht auf eigene Rechnung, sondern nur auf feste Bestellungen der ihnen befreundeten Mandarine. Viele solcher Lieferungen gehen auch thatsächlich auf Rechnung Chinesischer Privatkaufleute, welche sich dann, um dieselben ihrer Regierung anzubieten, gern eines Europäers als Mittelsmannes bedienen, weil der betreffende Mandarin diesem gegenüber Verpflichtungen pünktlich einhält; manche Deutsche Waffenhändler beziehen auf solche Weise artige Kommissionen, ohne etwas Anderes als ihren Namen zu dem Geschäft herzugeben. Bei dem sich neuerdings immer mehr kundgebenden Bestreben der Chinesischen Regierung, Europäische Kriegseinrichtungen zu adoptiren, gewährt das Waffengeschäft gute Aussichten für die Zukunft, begründet in einem stets zunehmenden Bedarf, der bekannten Leistungsfähigkeit der Deutschen Industrie in diesem Fache und des Einflusses Deutscher Firmen bei den maßgebenden Organen der Regierung. Freilich mehren sich auch die Versuche der Letzteren, den Bedarf an Kriegsartikeln im Lande selbst zu erzeugen, wobei das kalkulatorische Kuriosum Erwähnung verdient, daß bei der Kosten-

berechnung das auf die respektive Anlage verwendete Kapital von vornherein als verloren abgeschrieben, nicht verzinst, und unter alleinigem Umsatz der Betriebsausgaben dann oft ein scheinbar sehr günstiges Resultat für das einheimische Produkt dem fremden gegenüber erzielt wird. — In dem Verbrauch an Maschinen ist gleichfalls ein Fortschritt zu bemerken, wie denn zum Beispiel für eine in Hangchow zu errichtende Seidenspinnerei die Maschinentheile aus Deutschland bezogen worden sind. Die eben dorther durch Vermittlung einer hiesigen Firma nach Lanchowfu in Kansuh gelieferte Tuchfabrik ist am 1. September des Jahres dem Betrieb übergeben worden und arbeitet seitdem zur Zufriedenheit der Chinesischen Auftraggeber.

Im Exporthandel sind es ebenso wie bei der Einfuhr nicht die Stapel, die für die direkte Versendung nach Deutschland in Betracht kommen. Bei Seide z. B. figurirt letzteres in dem Export der Saison 1879/80 als Bestimmungsort der gewiß bescheidenen Quantität von 6 Ballen unter 68 000. Die Deutschen Unternehmer einer großen Filanda- und Pongeefabrik in Tschifu machen jedoch neuestens Anstrengungen, mit dem Krefeld-Elberfelder Industriebezirk in Verbindungen einzutreten, woraus sich vielleicht ein direktes Bezugsverhältniß gegenüber dem Seidenmarkte in China entwickeln wird. — Strohgeflecht und Droguen werden in Mitteldeutschland nicht unbedeutend konsumirt, von wo aus auch während des Berichtjahres der Versuch zur Anknüpfung direkter Geschäftsverbindungen bezüglich dieser Artikel gemacht worden ist; ebenso gehen gewisse Quantitäten Baumwolle, Kameelhaar ꝛc. direkt namentlich nach Sachsen.

Der Personalbestand der Deutschen Firmen hat sich gegen das Vorjahr nicht wesentlich geändert, indem an Stelle einiger aufgelösten Geschäfte neue getreten sind. Von Handlungsgehülfen in Deutschland laufen alljährlich hier zahlreiche Anfragen und Gesuche wegen Erlangung von Stellen ein. Denselben muß stets die stereotype Antwort ertheilt werden, daß die hiesigen Handlungshäuser fast ohne Ausnahme ihre Kommis nur durch Vermittlung ihrer Agenten in der Heimath engagiren, und daß dringend davon abzurathen ist, ohne eine zuvor erworbene feste Stellung auf gut Glück herauszukommen.

Deutsche Schiffe sind während des Berichtjahres 77 mit zusammen 39 027 Tonnen eingekommen, dem Vorjahre gegenüber eine Verminderung um 20 Schiffe und 6271 Tonnen. Und zwar kamen:

von Hongkong	19 Schiffe,	von Amoy	2 Schiffe,
„ Hankau	10 „	„ Futschau	2 „
„ Tschinkiang	9 „	„ Cardiff	1 Schiff,
„ Hamburg	7 „	„ Kanton	1 „
„ Swatau	6 „	„ London	1 „
„ Nagasaki	5 „	„ Freemantle ...	1 „
„ Sydney	3 „	„ Kuchinotsu	1 „
„ Ningpo	3 „	„ Hakodate	1 „
„ Taiwanfu	3 „		77 Schiffe,
„ New-York	2 „		

also 36 aus Chinesischen, 41 aus ausländischen Häfen (einschließlich Hongkong). Der Werth der eingebrachten Ladungen betrug 2 457 474 Haikuan-Taels, wovon auf die ersteren 874 267 Haikuan-Taels, auf die letzteren 1 583 207 kamen. Die Ladung bestand in Kohle (10 Schiffe — Nagasaki und die naheliegende Insel Kuchinotsu, Sydney, Cardiff), Zucker (7 — Taiwanfu-Formosa, Amoy, Swatau), Holz, Gips und Kohle (2 — Hankau), Reis (2 — Hankau, Tschinkiang), Baumwolle (1 — Tschinkiang), Petroleum (1 — New-York), Seegras (1 — Hakodate), Sandelholz (1 — Freemantle), Holz (1 — Futschau), bei den übrigen in Stückgütern, und 4 Schiffe kamen in Ballast.

Abgegangen sind:

nach Hongkong	13 Schiffe,	nach Swatau	5 Schiffe,
„ Hankau	11 „	„ Amoy	5 „
„ Tschifu und Niutschuang	10 „	„ Ningpo	5 „
„ Tschinkiang	9 „	„ Futschau	3 „
„ Kanton	7 „	„ Nagasaki	2 „
„ Whampoa	5 „	„ Kuchinotsu ...	1 Schiff,
		„ London	1 „
			77 Schiffe,

also 61 Schiffe nach Chinesischen Häfen und 16 nach dem Auslande. Der Werth der für jene bestimmten Ladungen bezifferte sich auf 1 196 582 Haikuan-Taels, der Werth der für das Ausland bestimmten auf 287 135 Haikuan-Taels, zusammen = 1 483 717 Haikuan-Taels als Werth sämmtlicher Ausgangsladungen. Unter den Ausklarirungen finden sich 7 in Ballast, 5 mit Reis (für die südlichen Häfen Kanton und Whampoa), 3 mit Baumwolle und Petroleum (Hankau), je 1 mit Thee (London), Eisen (Tschifu), Bohnenkuchen (Nagasaki); die übrigen 56 hatten Stückgüter geladen.

Auffallend ist die Verminderung des Verkehrs mit Nagasaki und Kuchinotsu, der im Vorjahre 30 Schiffe, im Berichtjahre nur 6 beschäftigt hat. Sie dürfte, da Kohle den einzigen Gegenstand dieses Verkehrs bildet, daraus zu erklären sein, daß die mit der Ausbeutung verschiedener Gruben befaßte Japanische Gesellschaft Mitsu-Bussa-Kaisha eine kleine Dampferlinie zwischen hier und Japan errichtet hat, um den Transport ihrer Produkte selbst auszuführen. Die oben konstatirte Abnahme trifft lediglich die Segelschiffe, deren 31 (mit 15 856 Tonnen) weniger einkamen, als im Jahre 1879, ebenso wie sich auch in der allgemeinen Schiffsbewegung Schanghais die Segelschifffahrt im Berichtjahre ungewöhnlich vermindert hat. Berücksichtigt man jedoch, daß die Dampfschiffe hier an der Küste jetzt fast zu ganz gleichen Raten mit Segelschiffen fahren, so ist es eher zu verwundern, daß die letzteren überhaupt noch Ladung finden; manche schreiben dies der Vorliebe der Chinesen für einen langsameren, bequemeren Geschäftsgang zu, wie ihn die bei Segelschiffen übliche Liegezeit ermöglicht. — Die Deutschen Dampfschiffe haben gegen das Vorjahr um 11 in der Anzahl oder um 9585 Tonnen zugenommen. Von ihren 37 Besuchen gehörten 18 der Siemssenschen Küstenlinie zwischen hier und den südlichen Häfen, 17 den Schiffen der Deutschen Dampfschiffsrhederei in Hamburg an. Von den letzteren kamen jedoch, da die Rhederei es vortheilhafter zu finden scheint, ihre Fahrzeuge in der Küstenfracht zu beschäftigen, nur 6 Besuche auf die direkte Linie mit Hamburg, welche durch gecharterte ausländische Dampfer allerdings hier und da ergänzte Verbindung natürlich ganz ungenügend ist, um dem Deutschen Exporthandel irgend einen Impuls zu verleihen. Nachdem der Oesterreichische Lloyd jetzt eine vierwöchentliche Linie nach Hongkong eröffnet hat, die er demnächst auf Schanghai auszudehnen beabsichtigt, sollte es doch auch in Deutschland gelingen, etwas Aehnliches zu schaffen. In der Küstenschifffahrt, den Rundreisen zwischen hier, Tschifu, Niutschuang und Swatau sollten kleinere Deutsche Dampfschiffe gleichfalls noch lohnende Beschäftigung finden können, ehe die Chinesische Rhederei diesen Geschäftszweig völlig monopolisirt.

Das Prozentverhältniß der Deutschen zu der allgemeinen Schiffsbewegung von Schanghai ist im Berichtjahre wieder etwas zurückgegangen, wie aus folgender Zusammenstellung erhellt.

	Prozent-Verhältniß der Deutschen Schiffsbewegung zu der allgemeinen.		
	1880.	1879.	1878.
Schiffsbesuche	3,27	4,39	3,62
Tonnenbewegung	2,27	2,94	2,62
Ladungswerth	1,98	1,55	2,34

5. Rückblick.

Das Jahr 1880 war unter günstigen Handelsaussichten eröffnet worden, die sich aber bald trüben sollten, als Ende Januar aus Peking die Nachricht hierher gelangte, daß Seitens der Chinesischen Regierung der mit Rußland abgeschlossene sogenannte Livadia-Vertrag nicht ratifizirt und der damit befaßt gewesene Gesandte Chungsow zum Tode verurtheilt worden sei. Kriegerische Verwicklungen von unabsehbarer Ausdehnung mit dem großen Nachbarreiche erschienen unvermeidlich, die Gefahr derselben lastete während des ganzen Jahres auf dem Lande, und große Opfer an Kriegsrüstungen sind ihm nicht erspart geblieben. Merkwürdigerweise hat der Handel unter der politischen Lage nicht gelitten. Sei es, daß ihre drohende Gestaltung im Volke nicht so rasch begriffen wurde, sei es, daß umgekehrt die Chinesischen Kaufleute besser im Stande waren, die Stärke der friedlichen Gegenströmung zu würdigen, — jedenfalls haben sie nie ernstlich an den Ausbruch des Krieges geglaubt und sich daher in ihren Unternehmungen in keiner Weise behindern lassen. So konnte die mit dem Jahre 1879 eingeleitete Rückkehr des Handels in gesundere Bahnen ihren ruhigen Fortgang nehmen; auf allen Gebieten herrschte Leben und Thätigkeit, ohne durch die künstlichen Mittel der Spekulation hervorgerufen, ohne daher von der gewöhnlichen Folge der Ueberführung begleitet zu sein. Lassen sich auch die merkantilen Erfolge, denen des Vorjahres, welches ebenso hier wie in Europa die Reaktion gegen lange währenden Druck und Inaktivität bezeichnete, kaum an die Seite stellen, so haben die Kaufleute doch Ursache genug, zufrieden zu sein, und sie können mit guten Aussichten das neue Handelsjahr antreten.

6. Verkehrsübersichten.

I. Uebersicht der wichtigeren Einfuhrartikel ausländischen Ursprungs ihrem Werthe nach.

Waaren.	1880.			1879.
	Konsumirt für lokalen Bedarf oder Netto-Einfuhr.	Wieder-Ausfuhr.	Gesammt-Einfuhr.	Gesammt-Einfuhr.
	Werth in Haikuan-Taels.			
Opium	4 580 375	16 780 241	21 360 616	25 446 291
Baumwollmanufakte	3 783 924	15 102 398	18 886 322	18 794 940
Wollen- und Halbwollenmanufakte	1 550 583	3 678 328	5 228 911	4 400 584
Metalle	1 125 946	1 960 893	3 086 839	3 024 842
Verschiedene Meeresprodukte (Seegras, Agar-Agar, Hausenblase, Tripang, Haifischflossen)	416 575	844 986	1 261 561	1 262 515
Bauholz	545 773	26 895	572 668	520 122
Farbhölzer und Nutzhölzer	81 703	361 536	443 239	626 695
Ginseng (Japan, Korea, Amerika)	128 986	378 029	507 015	823 353
Steinkohle	748 045	18 881	766 926	657 581
Petroleum	156 074	222 096	378 170	582 440
Farben und Farbstoffe	121 003	379 343	500 346	310 919
Zündhölzer	148 536	217 435	365 971	278 102
Pfeffer	2 171	202 463	204 634	250 471
Eßbare Schwämme	57 443	136 203	193 646	159 875
Maschinen	67 486	5 561	73 047	150 777
Getränke (Wein, Bier, Genever, Cognac)	145 000	38 408	183 408	142 244
Nähnadeln	54 038	116 243	170 281	131 692
Schwefelsäure	65 082	35 211	100 293	110 683
Leder	62 850	1 351	64 201	89 839
Wanduhren	37 994	44 186	82 180	60 201
Mehl	67 252	9 416	76 668	56 768
Seife	48 398	16 015	64 413	54 655
Papier	61 473	9 044	70 517	51 797
Taschenuhren	23 935	23 099	47 034	49 390
Stearinlichte	37 688	15 406	53 094	48 828
Lampen	25 768	4 647	30 415	36 260
Fensterglas	32 762	54 850	87 612	31 468
Regenschirme	28 179	32 448	60 627	17 912
Feuersteine	23 118	4 676	27 794	21 651
Ultramarin	18 547	9 129	22 676	6 543
Verschiedenes	1 013 495	1 811 782	2 146 009	1 799 723
	15 255 202	42 541 209	57 117 133	59 999 161
Abzüglich des Mehrbetrages der Wieder-Ausfuhr einzelner Artikel gegenüber der Gesammt-Einfuhr derselben Artikel mit	679 278	—	—	—
bleibt Netto-Einfuhr	14 575 924	—	—	—

II. Uebersicht der wichtigeren Ein- und Ausfuhr-Artikel Chinesischen Ursprungs ihrem Werthe nach.

Waaren.	1880.			1879.	1880.	1879.
	Einfuhr abzüglich der Reexporte oder Netto-Einfuhr.	Ausfuhr nach Chinesischen Häfen.	Ausfuhr nach dem Auslande einschl. Hongkong.	Ausfuhr nach dem Auslande einschl. Hongkong.	Gesammt-Ausfuhr.	
	Werth in Haikuan-Taels.					
Seide, rohe, Abfall und Kokons	232 402	376 361	20 698 619	18 851 579	21 074 980	19 097 668
Thee, schwarzer, grüner, Ziegel- 2c.	1 702 401	2 472 999	10 215 370	8 712 716	12 688 369	12 324 318
Cerealien (Reis und Weizen)	55 601	4 745 131	668 025	39	5 413 156	5 055 313
Seidenmanufakte	176 703	3 650 188	833 700	605 911	4 483 888	4 596 059
Zucker	1 781 133	3 470 299	118 972	302 109	3 589 271	3 290 637
Baumwolle, rohe	160	4 938 621	555 709	153 616	5 494 330	2 646 771
Strohgeflecht und Strohhüte	54 557	4 674	1 622 859	1 194 032	1 627 533	1 221 851
Papier	47 541	1 152 390	203 781	253,931	1 356 171	1 193 155
Kupfermünzen	132 588	1 258 791	2 400	—	1 261 191	1 182 862
Nankins	2 859	768 357	154 001	176 038	922 358	1 145 768
Medizinen	103 023	587 215	558 203	411 161	1 145 418	987 964
Tabak	1 156 032	1 047 860	106 139	113 484	1 153 999	859 677
Erbsen, Bohnen und Bohnenkuchen	87 458	704 919	268 460	176 384	973 379	642 108
Hanf	184 153	436 772	174 587	159 747	611 359	632 719
Lilienblüthen (getrocknete) und Saamen	6 625	168 317	382 280	279 311	450 597	510 038
Fächer	76 632	815 484	1 299	1 354	816 783	503 317
Häute, Felle und Pelze	130 668	45 315	282 977	338 137	328 292	417 305
Oele, vegetabilische	281 510	235 427	44 029	15 326	279 456	379 438
Obst, getrocknetes und frisches	330 974	144 802	33 975	156 519	178 777	330 885
Porzellan-, Steingut- und Glaswaaren	48 255	249 532	235 667	193 699	485 199	330 000
Wachs	58 467	180 774	202 421	173 370	383 195	325 585
Tintenfisch, getrocknete Fische, Schrimpse und Muscheln	6 058	233 101	67 514	34 404	300 615	304 941
Safflor	73 950	66 187	124 220	156 590	190 407	278 178
Rhabarber	34 347	39 504	192 874	212 836	232 378	275 799
Moschus	36 820	53 040	220 495	235 861	273 535	274 457
Vermicelli	—	48 923	406 285	225 565	455 208	246 657
Fungus	96 749	121 845	76 470	76 750	198 315	213 583
Galläpfel	6 741	28 469	210 346	156 480	238 815	204 681
Haare (Menschen-, Ziegen-, Kameel- und anderes Haar)	7 306	7 663	213 632	192 894	221 295	200 858
Messingwaaren, insbesondere Knöpfe	38 031	181 511	13 597	10 369	195 108	196 511
Grastuch	92 386	209 718	8 220	15 203	217 938	187 156
Lung-n-gans	48 801	197 416	1 011	3 181	198 427	174 827
Firniß	113 927	91 032	801	—	91 833	127 267
Zinnober	55 168	79 957	1 770	7 854	81 727	111 007
Verschiedenes	2 003 120	2 520 489	75 576	1 597 658	2 596 065	1 904 051
	9 233 146	31 233 083	38 976 284	34 194 108	70 209 367	62 673 181
Abzüglich des Mehrbetrages einzelner Reexporte gegenüber der Gesammt-Einfuhr derselben Artikel mit	1 643 415	—	—	—	—	—
bleibt Netto-Einfuhr	7 589 731	—	—	—	—	—

III. Uebersicht der Marktpreise wichtigerer Einfuhrartikel im ersten und letzten Monat des Jahres 1880.

Waaren.	Januar. Schanghai-Taels.	Dezember. Schanghai-Taels.	Vorrath Ende 1880.
Baumwollene Manufakte.			
Graue Shirtings, 38½ Yards lang, 39 Engl. Zoll breit:			Stück.
6-pfündige ... pro Stück	0,98 bis 1,15	1,13 bis 1,25	
7 „ ... „	1,12 „ 1,36	1,24 „ 1,45	
8¼- bis 8½-pfündige ... „	1,29 „ 1,76	1,36 „ 1,85	420 900
9- „ 9½ „ ... „	1,85 „ 1,92	1,88 „ 2,00	
9¾- „ 10 „ ... „	1,97 „ 2,30	2,05 „ 2,32	
Weiße Shirtings, 40 Yards lang, 36 Engl. Zoll breit:			
52 bis 56 Reed ... „	1,36 „ 1,52	1,43 „ 1,59	
60 „ 64 „ ... „	1,48 „ 1,90	1,60 „ 1,98	231 167
66 „ 72 „ ... „	1,92 „ 2,12	2,00 „ 2,25	
Drills, 40 Yards lang, 36 Engl. Zoll breit:			
Amerikanische ... „	2,75 „ 2,85	3,15 „ 3,22½	13 590
Englische, 14 bis 15 Pfund ... „	1,90 „ 2,10	1,75 „ 2,10	250 198
Holländische ... „	2,20 „ 2,35	2,20 „ 2,45	—
Jeans, 30 Yards lang, 30 Engl. Zoll breit, 8 bis 8½ Pfund:			
Amerikanische ... „	2,30 „ 2,40	2,20 „ 2,22½	6 600
Englische ... „	1,50 „ 1,80	1,35 „ 1,70	124 030
Holländische ... „	1,80 „ 2,15	1,75 „ 1,95	4 020
Sheetings, 40 Yards lang, 40 Engl. Zoll breit:			
Amerikanische ... „	2,75 „ 2,95	2,70 „ 2,85	49 630
Englische 15 bis 16 Pfund ... „	2,10 „ 2,30	1,90 „ 2,25	63 497
T-Cloth, 24 Yards lang:			
6- und 7-pfündiges, 32 Engl. Zoll breit, ordinär ... „	0,85 „ 1,06	0,74 „ 0,94	
„ „ „ „ „ „ „ Mexikan. ... „	0,94 „ 1,35	0,96 „ 1,34	703 724
8- bis 8¼ „ 36 „ „ „ „ „	1,27 „ 1,60	1,35 „ 1,63	
Farbige Baumwollzeuge:			Dutzend.
Taschentücher, 28 Engl. Zoll, braun und blau ... pro Dutzend	0,36 „ 0,44	0,39 „ 0,46	105 633
Gefärbte Brokatelle, assortirt 40 Yards lang, 36 Engl. Zoll breit ... pro Stück	2,10 „ 2,60	2,15 „ 2,60	Stück. 4 345
Kattun, 28 Yards lang, 28 Engl. Zoll breit, alle Sorten ... „	1,10 „ 1,50	1,10 „ 1,40	51 397
türkischrothe, 24 Yards lang, 32 Engl. Zoll breit, 2½- bis 3-pfündig ... „	1,23 „ 1,55	1,42 „ 1,85	44 994
Sammet, 22 Engl. Zoll breit, schwarz und blau ... pro Yard	0,16 „ 0,20	0,15 „ 0,18	20 642
Musseline, 12 Yards lang, 42 Engl. Zoll breit ... pro Stück	0,60 „ 0,68	0,47 „ 0,64	92 386
Wollene Manufakte.			
Spanish Stripes, assortirt ... pro Yard	0,52½ „ 0,59	0,51 „ 0,58½	17 394
Tuch (Medium und Habit) ... „	0,72 „ 1,50	0,75 „ 1,50	12 884
Kamelots, Englische, assortirt, 56 Yards lang, 31 Engl. Zoll breit ... pro Stück	11,20 „ 11,60	11,20 „ 11,85	26 860
Long Ells, Scharlach, 24 Yards lang, 31 Engl. Zoll breit ... „	5,90 „ 6,10	5,85 „ 6,00	37 220
Long Ells, assortirt ... „	5,70 „ 6,25	5,60 „ 5,95	
Lastings, 30 Yards lang, 31 Engl. Zoll breit ... „	7,80 „ 10,40	8,20 „ 10,80	13 170
Krepp-Lastings, 30 Yards lang, 31 Engl. Zoll breit, assortirt ... „	3,80 „ 7,50	3,80 „ 7,50	7 284
Orleans, 30 Yards lang, 31 Engl. Zoll breit, assortirt „	2,55 „ 3,50	2,60 „ 3,50	112 698
Metalle.			Pikuls.
Eisen in Stangen, Nr. 1, Belgisches ... pro Pikul	2,30 „ 2,40	1,55 „ 1,65	80 305
Nageleisen, Nr. 1, Belgisches ... „	2,45 „ 2,50	1,75	126 059
Blei, Englisches ... „	5,40	4,45	31 631
„ Deutsches, Amerikanisches, Französisches ... „	5,30 „ 5,35	4,40	
Stahl, Bambu ... „	3,50 „ 3,60	3,20	3 336
Fensterglas ... pro Kiste von 100 □-Fuß	2,70 „ 3,10	2,25	—

Bericht des Generalkonsulats in Schanghai, betreffend Produktion und Export Chinesischer Seide.

Eine in Tschifu etablirte Deutsche Firma hat bereits vor mehreren Jahren daselbst eine Filanda angelegt, um durch Anwendung Europäischer Maschinen aus dem in jenem Bezirke erzeugten Seiden-Rohmaterial ein besseres Gespinnst zu erzielen, als die primitiven Chinesischen Apparate zu liefern vermögen. Damit in Verbindung stand eine Weberei, in welcher die unter der Bezeichnung Pongee bekannten Stoffe in Mustern, die dem Europäischen Geschmack entsprechen, hergestellt wurden.

Die Fabrik beschränkt sich neuerdings auf die Filatur von Seide, und wird die bisher betriebene Weberei ganz aufgegeben; sie arbeitet gegenwärtig mit einem Anlage- und Betriebskapital von 40 000 Taels (= 220 000 Mark) und 95 Spinn- und Zwirn-Apparaten. Es ist beabsichtigt, in nächster Zeit das erstere auf 100 000 Taels zu vergrößern und die Zahl der letzteren auf 550 zu vermehren, womit dann ein jährliches Produkt von 30 000 Kilogramm Seide bis — je nach der Feinheit des Fadens — 40 000 Kilogramm erzielt werden wird. Zur Verarbeitung gelangen nur Kokons des Bombyx Pernyi, welche das im Handelsverkehr „Wilde Seide, Pongee- oder Tussa-Seide" benannte Gespinnst liefern; sie werden im Innern aufgekauft und in eigenen Apparaten der Filanda getödtet und getrocknet. Auch werden Kontrakte mit Chinesen gemacht, die Kokons und Arbeiter auf ihre Rechnung stellen, um dann das fertige Gespinnst für einen bestimmten Preis der Filanda zu verkaufen. Die Spinn- und Zwirn-Apparate sind den Eigenschaften des Rohmaterials besonders angepaßt, aber erst nach mehrjährigen Erfahrungen auf den jetzigen Grad der Vollendung gebracht worden; sie unterscheiden sich in wesentlichen Punkten von den gewöhnlichen Filaturvorrichtungen und dürfen als ausschließliche Eigenthümlichkeit dieser Filanda gelten. Wohlfeiles Rohmaterial und mäßige Arbeitslöhne ermöglichen dann, ein Produkt zu liefern, das die in Europa aus gewöhnlichem Chinesischen Gespinnst gezwirnte Seide im Preise unterbietet, obwohl es sie in der Qualität übertrifft. Um dies probeweise festzustellen, wurden im Dezember 1879 zehn Ballen Chinesischen Gespinnstes aus Bombyx Pernyi Kokons in London gekauft und in der Schweiz gezwirnt. Sie stellten sich auf 42½ Franken pro Kilogramm, während die Filanda für 32½ Franken einen feineren egaleren Faden von festerem Titre liefert. Jene enthielt nicht weniger als 20 verschiedene Titres von 40 bis 160 Deniers, so daß ein Fabrikant, der nur für bestimmte Titres Verwendung hat, von dem im Markt erhältlichen Material das zehnfache Quantum einkaufen müßte, um daraus seinen Bedarf auszulesen. — Die Ungleichheit und Grobheit des gewöhnlichen Gespinnstes hat zur Folge gehabt, daß wilde Chinesische Seide bisher in Europa nur in Mischungen oder für Posamentierarbeiten und dergleichen zur Verwendung kam. Bei der in der Filanda ihr zu Theil werdenden Behandlung eignet sich dieselbe dagegen nicht nur vorzüglich zu Webestoffen in der Naturfarbe, sondern indem sie Färbung annimmt, auch zu Schirmstoffen, glatten Modestoffen und Sammeten.

Deutschland hat bis jetzt bekanntlich keinen direkten Bezug Chinesischer Rohseide, obgleich dieselbe in bedeutenden Mengen dort zur Verarbeitung gelangt. Da die Chinesische Rohseide als Regel ungezwirnt exportirt wird, und es in Deutschland an Zwirnereien fehlt, so waren die Krefeld-Elberfelder Industriellen bisher darauf angewiesen, ihren Bedarf über Italien oder Mailand zu entnehmen. Die erwähnte Firma ist nun bestrebt, unter Umgehung des Zwischenhandels und des allgemeinen Marktes mit den Fabrikanten selbst in Verbindung zu treten, um auf deren Bestellung zu arbeiten. Da ihr bereits gezwirntes Fabrikat in verschiedene Zweige der an obigen Plätzen betriebenen Seidenindustrie, insbesondere die Sammet- und Plüschbranche, einschlägt, so ist damit Gelegenheit geboten, die bis jetzt fehlenden direkten Beziehungen zu dem hiesigen Seidenproduktionsgebiet einzuleiten. Günstige, entgegenkommende Urtheile über ihre Leistungen sind von dortigen Industriellen der Filanda in Tschifu zugegangen.

Ueber den Umfang der Seidenproduktion in China waren bisher nur völlig unzuverlässige und willkürliche Schätzungen im Umlauf. Wird derselbe z. B. in der Beschreibung der Oesterreichischen Novara-Expedition auf 200 000 bis 250 000 Ballen zu 48 Kilogramm pro Jahr angenommen, so giebt ein anderer, ungefähr um dieselbe Zeit erstatteter Bericht gerade die doppelte Quantität an, während eine etwas sorgfältigere Schätzung neueren Datums ihn auf 10 560 000 Kilogramm berechnet. Kürzlich sind nun die Vorsteher der ausländischen Zollämter in China angewiesen worden, über die Seidenkultur der mit ihren resp. Amtssitzen in merkantiler Verbindung stehenden Provinzen Bericht zu erstatten und dabei insbesondere auch diesen Punkt in Betracht zu ziehen. Wenn man die in diesen Berichten sich zerstreut findenden Angaben in tabellarischer Form zusammenstellt, so erhält man für die jährliche Seidenproduktion sämmtlicher Provinzen Chinas folgendes Resultat:

Provinz.	Produkt des Bombyx Mori. Kilogr.	Produkt des Bombyx Pernyi. Kilogr.	Produkt des Wilden Seidenwurms (Bombyx Mori und Pernyi). Kilogr.	Zusammen. Kilogr.
Shinking (Mantschurei)	2 419	272 115	6 047	280 581
Chili	18 142	—	42 329	60 471
Shantung	66 517	430 848	907	498 272
Shan'hsi	12 094	—	30 235	42 329
Shen'hsi	—	—	—	—
Kansu	—	—	—	—
Honan	423 290	—	180 420	603 710
Hupei	241 900	—	—	241 900
Hunan	—	—	—	—
Kiangsi	—	—	—	—
Kiangsu	725 640	—	—	725 640
Anhui	42 329	—	—	42 329
Chekiang	3 625 850	—	—	3 625 850
Szechuan	755 875	—	—	755 875
Yünnan	—	—	—	—
Kweichow	27 213	—	60 417	87 683
Fukien	—	—	—	—
Kuangsi	—	—	—	—
Kuangtung	2 473 423	—	—	2 473 423
Zusammen	8 414 692	702 963	320 408	9 438 063

Auch die vorstehenden Zahlen beruhen nicht auf eigentlichen statistischen Ermittelungen. Sie haben aber vor den früheren Schätzungen den Vorzug, nach Arten der Rohseide und nach Provinzen spezifizirt, sowie aus den unmittelbaren Quellen geschöpft zu sein, die den Zollamtsvorstehern zur Verfügung stehen. Man kann daher annehmen, daß sie den unter gegebenen Verhältnissen thunlichsten Grad von Genauigkeit erreichen.

Für den Export Chinesischer Rohseide liegen dagegen seit längerer Zeit in zollamtlichen Berichten und Tabellen völlig zuverlässige Angaben vor, aus denen die folgenden hier mitgetheilt werden mögen:

1. Gesammtexport von Rohseide aus allen Vertragshäfen Chinas in den zehn Jahren 1871 bis 1880.

	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
Rohseide und gezwirnte ..... Pikuls	55 863	63 193	54 002	68 350	74 183	76 291	56 236	63 144	75 829	78 100
Seidenabfall..... „	7 404	7 669	8 745	8 749	8 583	10 331	8 587	11 470	13 795	18 861
Ordinäre und wilde Seide ..... „	3 665	2 148	7 290	6 399	5 732	3 095	3 030	4 200	4 716	4 101
Zusammen „	66 932	73 010	70 037	83 498	88 498	89 717	67 873	78 814	82 340	101 062

Der jährliche Durchschnittsexport des letzten Dezenniums beträgt hiernach 78 178 Pikuls = 4 727 423 Kilogramm oder fast genau die Hälfte der obigen jährlichen Gesammt-Produktionszahlen mit 9 438 063 Kilogramm = 156 000 Pikuls. Gezwirnte Seide (thrown silk), oben unter Rohseide mit eingeschlossen, bildete früher ein bedeutendes Exportitem mit 10 000 bis 15 000 Ballen jährlich; seit dem letzten Dezennium ist sie in Europa wenig gefragt und kommt daher nur noch in ganz geringen Quantitäten (im letzten Jahre von Schanghai ein Ballen) zur Ausfuhr. Unter wilder Seide versteht der Handel in der Regel das Produkt des Eichenspinners, obgleich auch der letztere wenigstens theilweise kultivirt wird, während man andererseits ebensowohl von wilden Maulbeerspinnern Seide gewinnt. Als Exporthäfen stehen Schanghai und Kanton so ausschließlich im Vordergrund, daß man die winzigen von anderen Häfen verschifften Quantitäten füglich außer Acht lassen kann, wenn man in Betracht zieht, den

2. Gesammtexport von Rohseide (ausschließlich Seidenabfall und wilde Seide) nach Exporthäfen und Bestimmungsländern in den zehn Jahren 1871 bis 1880.

Nach	1871 von		1872 von		1873 von		1874 von		1875 von		1876 von		1877 von		1878 von		1879 von		1880 von	
	Schanghai.	Kanton.	Schanghai.	Kanton.	Schanghai.	Kanton.	Schanghai.	Kanton.	Schanghai.	Kanton.	Schanghai.	Kanton.	Schanghai.	Kanton.	Schanghai.	Kanton.	Schanghai.	Kanton.	Schanghai.	Kanton.
	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls	Pikuls
Großbritannien.....	27 944	622	30 404	178	27 205	2 855	28 074	262	20 570	7	23 320	75	17 860	—	16 506	—	18 520	—	15 828	—
Hongkong(und weiter nach Europa oder Amerika)...	1 071	15 709	728	17 865	333	6 473	366	11 565	161	18 311	129	16 923	347	14 618	180	12 698	160	16 458	407	10 542
Ostindien....	76	—	480	—	1 320	2 976	994	879	238	—	253	—	1 505	—	1 137	—	1 504	—	3 136	—
Singapore u. Straits	—	—	—	—	8	65	118	18	560	—	62	—	859	—	1 381	—	1 165	—	978	—
Verein. Staat. von Amerika	2 299	413	3 351	270	2 490	947	3 410	88	6 132	99	3 627	37	3 678	—	5 823	—	7 456	—	8 092	—
Europa, Kontinent: Frankreich.....	7 634	—	9 400	—	11 249	409	21 085	—	25 214	—	29 201	—	16 003	—	23 195	—	29 216	—	36 598	—
Europa: andere Länder					2 139	—	1 265	5	2 801	—	2 654	—	1 187	—	2 204	—	1 135	—	1 916	—
Suez und Alexandrien.	67	—	451	—	468	—	77	—	56	—	3	—	—	—	—	—	174	—	550	—
Japan	1	—	3	—	7	—	10	—	1	—	1	—	40	—	—	—	39	—	3	—
Manila	—	—	40	—	—	—	1	—	15	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Zus. von jedem Hafen.....	39 092	16 744	44 860	18 313	45 219	13 725	55 400	12 817	55 748	18 417	59 250	17 035	41 479	14 618	50 430	12 698	59 369	16 458	67 508	10 542
Ueberhaupt	55 836		63 173		58 944		68 217		74 165		76 285		56 097		63 128		75 827		78 050	

Bericht des Konsulats zu Amoy über den Handel von Tamsui und Kilong im Jahre 1880.

Seit einer Reihe von Jahren befindet sich der Gesammthandel der Häfen Tamsui und Kilong in stetem Wachsthum begriffen.

Wie aus der nachfolgenden Uebersicht hervorgeht, betrug der Bruttowerth des Handels von Tamsui (einschließlich Kilong):

im Jahre 1878.... 3 089 309 Haikuan-Taels,
„ „ 1879.... 3 633 186 „ und
„ „ 1880.... 3 926 995 „

der Nettowerth des Handels

im Jahre 1878.... 3 043 351 Haikuan-Taels,
„ „ 1879.... 3 632 410 „
„ „ 1880.... 3 907 436 „

(Ein Haikuan-Tael etwa 6 Mark.)

Uebersicht über die Brutto- und Netto-Werthe des Handels von Tamsui für die Jahre 1878 bis 1880.

	1878		1879		1880	
	Netto-Werthe. Haik. Taels	Brutto-Werthe. Haik. Taels	Netto-Werthe. Haik. Taels	Brutto-Werthe. Haik. Taels	Netto-Werthe. Haik. Taels	Brutto-Werthe. Haik. Taels
Fremde Waaren.						
Einfuhr aus fremden Ländern und Hongkong	657 341		644 630		746 953	
Einfuhr aus Chinesischen Häfen	527 463		636 931		534 718	
Brutto-Werth der Einfuhr fremder Waaren		1 184 804		1 281 561		1 281 671
Wiederausfuhr nach fremden Ländern und Hongkong	25 192		398		1 400	
Wiederausfuhr nach Chinesischen Häfen (hauptsächlich Takao und Amoy)	20 447		230		17 418	
Gesammtwerth der Wiederausfuhr	45 639		628		18 818	
Netto-Werth der Einfuhr fremder Waaren	1 139 165		1 280 933		1 262 853	
Chinesische Waaren.						
Einfuhr (hauptsächlich von Hongkong und Amoy)		236 555		265 915		332 047
Wiederausfuhr nach Chinesischen Häfen	319		148		741	
Gesammtwerth der Wiederausfuhr Chinesischer Waaren	319		148		741	
Netto-Werth der Einfuhr Chinesischer Waaren	236 236		265 767		331 306	
Ausfuhr Chinesischer Waaren lokalen Ursprungs nach fremden Ländern	92 760		81 834		115 802	
Ausfuhr Chinesischer Waaren nach Chinesischen Häfen	1 575 190		2 003 876		2 197 475	
Gesammtwerth der ausgeführten Waaren lokalen Ursprungs		1 667 950		2 085 710		2 313 277
Brutto-Werth des Handels		3 089 309		3 633 186		3 926 995
Netto-Werth des Handels (d. h. fremde und Chinesische Einfuhr abzüglich der Wiederausfuhr, zuzüglich der Ausfuhr lokalen Ursprungs)	3 043 351		3 632 410		3 907 436	

Auch die Einnahmen aus den Zöllen und Schiffsabgaben zeigen eine stetige Zunahme. Dieselben beliefen sich zusammen

im Jahre 1874 auf 126 340,561 Haikuan-Taels,
„ „ 1875 „ 152 909,429 „
„ „ 1876 „ 207 300,700 „
„ „ 1877 „ 235 504,396 „
„ „ 1878 „ 272 266,486 „
„ „ 1879 „ 284 302,576 „
„ „ 1880 „ 305 132,513 „

Einfuhr fremder Waaren im Jahre 1880.

Nachstehend findet sich ein Verzeichniß der eingeführten fremden Waaren und des Werthes der einzelnen Importe.

Einfuhr aus Hongkong und Chinesischen Häfen:

Waaren.		Menge.	Werth: Haik. Taels.
Opium:			
Benares-	Pikuls	1 744,80	628 636
Patna-	„	2,40	897
Persisches	„	320,20	140 799
Türkisches	„	127,64	58 178
Baumwollwaaren:			
Shirtings, graue	Stück	31 292	50 051
„ weiße	„	46 650	104 748
„ gefärbte	„	168	411
Brokat, gefärbten	„	975	2 535
T-Tuch	„	12 579	15 591

Waaren.		Menge.	Werth: Haik. Taels.
Drills, Englische	Stück	585	1 114
„ Amerikanische	„	270	562
Chintzes	„	472	646
Türkischrothe Stoffe	„	1 090	1 561
Damast, gefärbter	„	20	104
Sammet	„	148	963
Batist	„	3 844	3 250
Baumwollwaaren, nicht besonders aufgeführt	„	201	108
Baumwollgarn	Pikuls	374,98	8 353
Baumwollene Taschentücher	Dutz.	837	545
Leinwand, grobe	Stück	28	91
Wollwaaren:			
Decken	Paar	228	835
Bombaset	Stück	27	113
Kamelots, Englische	„	2 987	36 890
„ Holländische	„	15	273
Lasting	„	2 663	24 272
Long Ells	„	1 310	7 664
Spanish Stripes	„	740	9 619
Tuch (breites Medium)	„	290	7 352
Flanell	„	21	219
Wollwaaren, nicht besonders aufgeführt	„	170	325
Metalle:			
Nageleisen	Pikuls	1 318,65	4 229
Blei in Mulden	„	7 387,88	41 749
„ „ Platten	„	350,94	2 173
Zinn	„	177,31	2 766
„ in Blechen	„	3	20
Queckfilber	„	4,72	318
Stahl	„	179,50	818
Verschiedenes:			
Tripang	„	82,51	1 353
Vogelnester	„	3,71	3 522
Messingknöpfe	Groß	742	837
Cardamom	Pikuls	47,11	1 113
Zimmet	„	14,77	807
Uhren	Stück	289	918
Tintenfisch	Pikuls	1 301,40	20 586
Fische, getrocknete	„	132,72	1 120
Mehl	„	957,37	3 006
Ginseng, Amerikanischer, gereinigt	„	50,84	11 397
„ Koreanischer	„	2,84	4 458
Hirschgeweihe	„	30,67	778
Hausenblase	„	29,43	764
Zündhölzer	Groß	13 774	7 055
Schwämme	Pikuls	89,68	2 909
Pfeffer, schwarzer	„	78,67	564
Seegarnelen, getrocknete	„	2 599,82	33 997
Sago	„	197,88	771
Sandelholz	„	105,72	603
Muscheln, eßbare	„	229,24	5 321
Holz, hartes (Pfähle)	Stück	1 164	6 090
Schirme (Seide und Kamelot)	„	3 027	2 083
Verschiedene nicht besonders aufgeführte Waaren	—	—	12 314
Zusammen			1 281 671

Die erste Stelle unter den Importen nimmt Opium ein. Die beliebteste Sorte ist Benares-Opium, von dem im Berichtjahre

1 744,80 Pikuls, gegen
1 798,80 „ im Jahre 1879 und
1 398,00 „ „ „ 1878 eingeführt wurden.

Die Preise desselben stellten sich bei Beginn des Jahres auf 660 bis 700 Dollars für die Kiste, fielen, wie gewöhnlich während der Theesaison, in welcher Opium vielfach als Tauschmittel dient, im Mai auf 650 bis 675 Dollars, stiegen im Herbst auf 660 bis 680 Dollars und waren gegen Ende des Jahres 655 bis 700 Dollars (1 Dollar etwa 3,80 Mark).

Aus dem Fallen der Opiumeinfuhr gegen das Vorjahr um einige Pikuls darf man nicht auf ein Abnehmen des Opiumkonsums auf Nordformosa schließen. Der allgemeinen Ansicht nach hat letzterer eher zugenommen, und man glaubt, daß der nach dem Ausweis der Zollbehörde sich ergebende unbedeutende Ausfall im Import entweder daher rührt, daß mehr fremdes Opium eingeschmuggelt wurde, als im Vorjahr, oder daher, daß die Zufuhr einheimischen Opiums auf Dschonken zugenommen hat. Bei anderer Gelegenheit wurde darauf hingewiesen, daß das im Distrikt von T'ungan produzirte Opium zum Theil nach Formosa seinen Weg findet.

Man schätzt den Werth des im Jahre 1880 in Nordformosa auf Dschonken eingeführten Chinesischen Opiums auf etwa 30 000 Dollars. Die Güte dieses Opiums ist viel geringer als die des fremden, und dem entsprechend der Preis niedriger. Für einheimisches Opium in fester Form werden ungefähr 367 Dollars pro Pikul und für flüssiges ungefähr 266 Dollars pro Pikul bezahlt. Neuerdings soll einheimisches Opium vielfach mit Benares-Opium gemischt werden und diese Mischung an die Stelle des geringeren Persischen Opiums treten. Von letzterem wurden im Berichtjahre 320,20 Pikuls gegen 314,30 Pikuls im Vorjahre importirt. Nur die besten Sorten desselben sind leicht verkäuflich und erzielen einen Preis von 680 bis 720 Dollars für den Pikul.

Der Import Türkischen Opiums, von welchem in den Vorjahren nur einige wenige Pikuls eingeführt worden waren, stieg im Jahre 1880 auf 127,64 Pikuls.

Gegen Ende des Berichtjahres wurde das von dem fremden Opium zur Erhebung kommende Likin an eine Gesellschaft um die jährliche Summe von 50 000 Dollars verpachtet. Bisher war der Brutto-Ertrag der Likin-Abgaben auf etwa 90 000 Dollars jährlich veranschlagt; die Erhebungskosten und die Kosten der zur Verhütung des Schmuggels getroffenen Maßregeln waren aber so erheblich, daß der Netto-Ertrag aus der gedachten Abgabe nicht mehr als 40 000 Dollars betragen haben soll.

Unter diesen Umständen sind die Ansichten darüber, ob die Pächter aus diesem Geschäft Gewinn ziehen werden, getheilt.

Der Gesammtwerth der im Berichtjahre eingeführten Baumwollwaaren betrug

190 660 Haikuan-Taels gegen
211 867 „ im Jahre 1879.

Von grauem Shirting wurden 12 456 Stück weniger eingeführt als im Vorjahre, woran der aus dem letzteren verbliebene Vorrath Schuld sein dürfte. Der Import von weißem Shirting zeigt gegen das Jahr 1879 eine Zunahme um 1093 Stück.

Nach T-Tuch, sagt man, sei gegenwärtig wenig Nachfrage, und es würde statt desselben grauer Shirting genommen. Shirtings im Allgemeinen sollen gut verkäuflich gewesen sein und entsprechende Preise erzielt haben. Amerikanische Baumwollwaaren seien, jedoch in nicht erheblichen Quantitäten, auf den Markt gekommen.

Die Einfuhr der Wollwaaren zeigt gleichfalls einen Ausfall gegen das Vorjahr, denn der Werth sämmtlicher importirten Wollwaaren betrug

im Jahre 1879..... 101 519 Haikuan-Taels,
„ „ 1880 aber nur 87 562 „

Metalle wurden im Berichtjahre eingeführt im Werthe von 52 073 Haikuan-Taels, im Jahre 1879 im Werthe von 46 601 Haikuan-Taels. Es ist also hierin eine Zunahme des Imports zu verzeichnen. Das Gleiche ist bei den meisten der übrigen Einfuhrartikel der Fall.

Die Zufuhr einheimischer Produkte nach Nordformosa ist, wie aus der oben mitgetheilten Gesammtübersicht des Handels zu ersehen, im Laufe der letzten Jahre bedeutend gestiegen. Der Werth derselben betrug

im Jahre 1878..... 236 555 Haikuan-Taels,
„ „ 1879..... 265 915 „
„ „ 1880..... 332 047 „

Als hervorragende einheimische Importartikel sind zu erwähnen:

grobes Grastuch, ... welches im Werthe von 37 641 Haik. Taels,
Silberfaden, ... welche „ „ „ 30 905 „
Medizinen, ... „ „ „ „ 22 005 „
Nanking, ... welcher „ „ „ 21 454 „
Feuerwerkskörper, ... welche „ „ „ 16 006 „
Papier I. Qualität, ... welches im Werthe von 15 500 Haik. Taels,
Nephrit (jade), ... welcher „ „ „ 15 084 „
getrocknete Lilienblumen, welche „ „ „ 12 500 „

eingeführt wurden.

Das Steigen des Imports, insbesondere Chinesischer Waaren, läßt auf eine zunehmende Wohlhabenheit der Chinesischen Bevölkerung Nordformosas schließen.

Wiederausfuhr.

Die Wiederausfuhr ist in Tamsui nur unbedeutend. Sie beschränkte sich im Berichtjahre fast ausschließlich auf Opium, von welchem einige geringe Posten nach Takao beziehungsweise Amoy reexportirt wurden.

Ausfuhr.

Bei Betrachtung der Ausfuhr ist zuvörderst Thee zu erwähnen, der, wie im Süden Formosas Zucker, so im Norden das Haupterträgniß des Landes bildet.

Aus der nachfolgenden Uebersicht geht hervor, daß von dem Gesammtwerthe des Ausfuhrhandels in Höhe von 2 313 277 Haikuan-Taels nicht weniger als 2 156 373 Haikuan-Taels auf schwarzen Thee (Ulong, wörtlich: schwarzer Drache) treffen.

Ausfuhr und Wiederausfuhr Chinesischer Waaren im Jahre 1880.

Waaren.		Ausfuhr nach Hongkong.		Ausfuhr nach Chinesischen Häfen.		Gesammt-Wiederausfuhr nach fremden Ländern, Hongkong und Chinesischen Häfen.		Gesammt-Ausfuhr einschließlich Wiederausfuhr.	
		Menge.	Werth Hk. Taels.	Menge.	Werth Hk. Taels.	Menge.	Werth Hk. Taels.	Menge.	Werth Hk. Taels.
Thee, schwarzer, Ulong.....	Pikuls	645,23	15 123	89 830,65	2 141 250	16,20	358	90 492,08	2 156 731
„ Stengel-	„	36,36	165	—	—	—	—	36,36	165
Verschiedenes:									
Agar-Agar.....	„	638,42	733	14,80	19	—	—	653,22	752
Messingknöpfe	„	—	—	—	—	0,90	68	0,90	68
Kampher.....	„	12 326,62	100 679	8,55	66	—	—	12 335,17	100 745
Steinkohle	Tonnen	7 210	13 216	17 444	31 887	—	—	24 654	45 103
Rohe Baumwolle.....	Pikuls	—	—	23	270	—	—	23	270
Getrocknete Fische	„	—	—	—	—	1,40	22	1,40	22
„ Früchte.....	„	—	—	169,29	117	—	—	169,29	117
Grobes Grastuch.....	„	—	—	—	—	5	293	5	293
Hanf.....	„	—	—	44,10	358	—	—	44,10	358
Medizin	„	1,26	6	13,90	166	—	—	15,16	172
Mark-Papier	„	119,25	4 788	2	67	—	—	121,25	4 855
Stuhlrohr (Rotang)	„	—	—	304	507	—	—	304	507
Reis	„	—	—	69,50	72	—	—	69,50	72
Holz: Planken, Kampherholz....	Stück	2 943	1 608	44	26	—	—	2 987	1 634
„ „ hartes Holz.....	„	—	—	1 929	1 108	—	—	1 929	1 108
Gelbwurz	Pikuls	—	—	135,60	388	—	—	135,60	388
Verschiedenes	Werth	—	437	—	221	—	—	—	658
Zusammen			136 755		2 176 522		741		2 314 018

Von Ulong-Thee gingen

645,23 Pikuls im Werthe von 15 123 Hk. Taels nach Hongkong und
89 830,65 „ „ „ „ 2 141 250 „ „ Chinesischen Küstenhäfen (speziell Amoy), um von da vorzugsweise nach Nordamerika exportirt zu werden.

Das stetige Wachsen der Theeausfuhr von Formosa zeigt die nachstehende, die Jahre 1873 bis 1880 umfassende Zusammenstellung:

Ausfuhr im Jahre 1873... 15 609,93 Pikuls.
„ „ „ 1874... 24 610,11 „
„ „ „ 1875... 41 573,55 „
„ „ „ 1876... 58 905,20 „
„ „ „ 1877... 69 230,66 „
„ „ „ 1878... 80 261,43 „
„ „ „ 1879... 85 032,83 „
„ „ „ 1880... 90 475,88 „

Die Theesaison begann im Berichtjahre zeitig, und die erste Verschiffung fand am 14. April statt. Die Saison dauerte lange und endete erst im Dezember. Die Ernte war, was Quantität und Qualität betrifft, eine gute; die Preise waren im Allgemeinen hoch, und die Theepflanzer haben anscheinend viel Geld verdient. Die hohen Preise des Thees regten zu einer vermehrten Produktion an. Es wurde sowohl bisher unbebautes Land, als auch Ackerland in Theepflanzungen umgewandelt. Dabei soll es vorgekommen sein, daß man an ungeeigneten Stellen, um Gewinn daraus zu ziehen, Theepflanzungen anlegte, welcher Uebereifer natürlich Verluste für die Produzenten zur Folge hatte.

Dem guten Rufe, dessen sich der Tamsui-Thee bis jetzt erfreute, droht, wie man behauptet, dadurch Gefahr, daß die Verpacker unter die guten Theesorten Thee geringer Güte, gelbe Blätter, Staub ꝛc. mischen. Dieses kurzsichtige Verfahren könnte, wenn es nicht baldigst wieder aufgegeben wird, der Zukunft der Theeausfuhr von Formosa verhängnißvoll werden. Die Hoffnung, daß diese Verfälschung des Thees in der Folge unterlassen werde, dürfte durch den Umstand, daß der Tamsui-Theehandel mehr und mehr in die Hände der Chinesen übergeht, nicht verstärkt werden.

Kampher wurden im Berichtjahre
12 335,17 Pikuls im Werthe von 100 745 Haik. Taels gegen
11 048,40 „ „ „ „ 71 855 „ im Jahre 1879 ausgeführt.

Diese Zunahme der Ausfuhr wird den in Folge der Konkurrenz zweier Dampferlinien besonders wohlfeilen Frachtraten zugeschrieben.

Der mit großem Risiko verbundene Kampherhandel ist völlig in Chinesischen Händen. Der Kampher soll schlecht zubereitet und mit sogenanntem Rattanwasser verfälscht werden. Da überdies, wie man sagt, viele Kampherbäume niedergeschlagen und keine neuen gepflanzt werden, so stellt man eine Abnahme in der Ausfuhr dieses Artikels in Aussicht.

Der Preis des Kamphers schwankte während des Jahres zwischen 11 und 14 Dollars für den Pikul.

Von Steinkohle wurden nach den statistischen Ausweisen im Berichtjahre von Kilong
24 654 Tonnen gegen
28 823 „ im Jahre 1879 ausgeführt.

Bei diesen Angaben ist aber weder die in Dschonken, noch die in den zwischen Futschau und Kilong laufenden Regierungs-Transportdampfern verschiffte Kohle berücksichtigt. Letztere Schiffe versehen sich in Kilong selbst mit dem nöthigen Vorrath von Kohle und bringen solche nach Futschau zum Verbrauch im Arsenal daselbst und nach den Pescadores für das Regierungsdepot dort.

Es wird allgemein angenommen, daß die Gesammtausfuhr von Kilong-Kohle im Jahre 1880 eine erhebliche war.

Die übrigen von Nordformosa exportirten Produkte verdienen keine spezielle Betrachtung.

Schifffahrt.

Schon wiederholt ist hervorgehoben worden, wie die Dampfer die Segelschiffe mehr und mehr von der hiesigen Küste verdrängen. Als neuer Beweis hierfür kann die erhebliche Abnahme der Betheiligung an dem Handel Nordformosas seitens der Segelschifffahrt überhaupt und insbesondere der Deutschen Segelschifffahrt gelten.

Die Gesammtzahl der in den Häfen von Tamsui und Kilong ein- und ausgelaufenen Segelschiffe betrug
im Jahre 1877..... 190,
„ „ 1878..... 155,
„ „ 1879..... 162,
„ „ 1880..... 62,
die der Deutschen Segelschiffe
im Jahre 1877..... 86,
„ „ 1878..... 62,
„ „ 1879..... 42,
„ „ 1880..... 6.

Betrachten wir dagegen die Zahl der Handels-Dampfer, welche während des gleichen Zeitraums in den genannten Häfen ein- und ausliefen, so finden wir, daß dieselbe von
99 im Jahre 1877 auf
125 „ „ 1878, „
132 „ „ 1879 und auf
166 „ „ 1880 gestiegen ist.

Die nachfolgende Aufstellung zeigt, in welchem Verhältniß sich die Schifffahrt Tamsui—Kilongs im Berichtjahre auf die einzelnen dabei betheiligten Flaggen vertheilte.

Schifffahrtsbewegung in den Häfen von Tamsui—Kilong während des Jahres 1880.

Nationalität.	Dampfschiffe.								Segelschiffe.								Zusammen.	
	Angekommen.				Abgegangen.				Angekommen.				Abgegangen.					
	Mit Ladung.		Mit Ballast.		Mit Ladung.		Mit Ballast.		Mit Ladung.		Mit Ballast.		Mit Ladung.		Mit Ballast.			
	Anzahl.	Tonnengehalt.	Anzahl.	Tonnengehalt.	Anzahl.	Tonnengehalt.	Anzahl.	Tonnengehalt.	Anzahl.	Tonnengehalt.	Anzahl.	Tonnengehalt.	Anzahl.	Tonnengehalt.	Anzahl.	Tonnengehalt.	Gesammtanzahl.	Gesammt-Tonnengehalt.
Britische	66	23 783	8	5 031	72	28 082	2	732	10	4 279	19	7 025	24	9 107	1	384	202	78 423
Deutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	2	881	1	411	3	1 292	—	—	6	2 584
Amerikanische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	387	1	387	—	—	2	774
Chinesische.....	8	3 552	1	444	9	3 996	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	7 992
Zusammen	74	27 335	9	5 475	81	32 078	2	732	12	5 160	21	7 823	28	10 786	1	384	228	89 773

Es ist zu bedauern, daß die Deutschen Segelschiffe bei dem gewinnbringenden Frachtgeschäft (Export von Formosa-Thee nach Amoy und Zufuhr namentlich von Opium nach Formosa) nicht in größerem Maße betheiligt sind.

Der Grund, weshalb die Dampfschiffe bei der Beförderung dieser werthvollen Artikel den Segelschiffen vorgezogen werden, liegt, wie bereits in dem Bericht über die Schifffahrt Amoys angeführt wurde,[1]) darin, daß erstere nicht nur schneller gehen, sondern auch als sicherer gelten, weshalb die Versicherungsprämie bei denselben niedriger ist, als bei den Segelschiffen. Zu dem erheblichen Ausfall in der Zahl der Segelschiffe während des Berichtjahres dürfte auch der Umstand beigetragen haben, daß die Frachtsätze in Folge der Konkurrenz der Dampfer der China Merchant Steam Navigation Company und der Englischen Douglas-Lapraik-Linie in der zweiten Hälfte des Jahres bedeutend herabgedrückt wurden. Die durch diese Konkurrenz gleichfalls hervorgerufenen wohlfeilen Passagepreise hatten einen vermehrten Verkehr Chinesischer Passagiere zur Folge. Es wurden im Berichtjahre befördert: 4904 (im Jahre 1879 2805) Chinesen von Tamsui und Kilong nach Hongkong und den Küstenhäfen, und 3744 (im Jahre 1879 2483) Chinesen von Hongkong und den Küstenhäfen nach Tamsui und Kilong.

Die oben erwähnten, in Futschau stationirten Chinesischen Regierungs-Transportdampfer wurden stark dazu benutzt, Material für das in Kilong im Bau begriffene Fort zuzuführen und dafür theils Kohle von Kilong, theils Reis von Tamsui für Regierungszwecke mitzunehmen.

Der einzige Seeunfall während des Berichtjahres im Distrikt von Tamsui war die Strandung der Britischen Bark „Parmenio", welche im Januar an der Ostküste Formosas, ungefähr 50 Meilen von Kilong, stattfand.

Bericht über eine Reise von Amoy nach T'ungan.

T'ungan liegt ungefähr 23 Englische Meilen in nördlicher Richtung von Amoy.

Bis zu dem am Ufer der Bucht gelegenen Chioh-jim gelangt man von Amoy in Chinesischen Segelbooten; von da fahren flache Ruderboote auf dem dort K'oe-p'iah (K'oe = kleiner Bergstrom und p'iah = ankern) genannten Flusse nach dem etwa vier Englische Meilen entfernten T'ungan.

Neben dem Flusse führt eine Landstraße hin, welche, zumal bei niedrigem Wasserstand, den Vorzug vor der Wasserstraße verdient.

An dieser Landstraße liegen eine Anzahl Mohnfelder, welche den Beweis liefern, daß den Chinesischen Behörden, auch wenn sie ernstlich die Absicht haben sollten, die Opiumproduktion zu unterdrücken, dieses wenigstens hier nicht gelungen ist. Vor zwei Jahren soll eigens ein Kommissär nach T'ungan gesandt worden sein, um die gegen das Anbauen des Mohns gerichteten Maßregeln energisch durchzuführen, doch haben seine Bemühungen, dem Anschein nach mindestens, keinen nachhaltigen Erfolg gehabt.

Der größte Theil des bei T'ungan produzirten Opiums scheint von den Produzenten selbst verbraucht, da es aber schlecht und übelriechend ist, mit fremdem Opium vermengt zu werden; arme Leute, welche das theure importirte Opium nicht kaufen können, sollen sogar das einheimische Opium mit der Asche des fremden mischen.

Nach den eingezogenen Erkundigungen hat eine Unze einheimischen Opiums einen Werth von 500 Käsch (etwa 1,70 Mark), eine Unze fremden Opiums dagegen einen Werth von 800 Käsch (etwa 2,70 Mark).

Der Ertrag des Opiums in der ganzen Umgegend wird auf jährlich 12 000 Dollars geschätzt, und das Opium soll, soweit es nicht an Ort und Stelle konsumirt wird, hauptsächlich nach Formosa und den kleinen Inseln, wie z. B. Kim-mu (Quemoy), gehen.

In dem genannten kleinen Ort Chioh-jim existiren angeblich etwa zwanzig, in T'ungan über vierzig große Opium-Läden und Rauchstuben. Dabei kommt in Betracht, daß nur die unterste Klasse der Bevölkerung diese Rauchstuben besucht, während alle besser situirten Opiumraucher sich diesem Genusse zu Hause hingeben.

Die Mohnfelder sind in durch Furchen getrennten Reihen angelegt und werden sorgfältig bestellt. Der Samen wird im Spätherbst gepflanzt, der Saft im Frühling gewonnen. Letzteres geschieht dadurch, daß man kleine Einschnitte in die Mohnköpfe macht, jeden Morgen vor Sonnenaufgang den Saft, welcher inzwischen herausgequollen ist, davon entfernt und damit so lange fortfährt, bis der Mohnkopf erschöpft ist.

Der gewonnene Saft wird zu wiederholten Malen gesotten, filtrirt und ist dann, nachdem er eingedampft worden, zum Verbrauch fertig.

T'ungan (im Dialekt Tangoa), Hauptstadt des über 1700 Ortschaften zählenden Distrikts, hat etwa 30 000 Einwohner und ist Sitz eines Distriktsrichters und eines Militärkommandanten.

In dieser Gegend ist die Auswanderungslust besonders stark, und der Distrikt von T'ungan liefert ein wesentliches Kontingent der von Amoy aus nach den Britischen Besitzungen (den sogenannten Straits' Settlements), den Philippinen u. s. w. abgehenden Chinesen.

T'ungan gehört zum Wirkungskreis der Amerikanisch-reformirten Mission, welche dort eine Kapelle besitzt. Die Anzahl der Christen in T'ungan und Umgebung wird auf etwa 100 angegeben.

Die Stadt an sich bietet wenig Bemerkenswerthes.

Wie in anderen Chinesischen Städten, so ist auch in T'ungan die Examinationshalle eines der hervorragendsten Gebäude; in diesem Jahre bewarben sich darin 3000 Examinanden um 32 Plätze.

Ein berühmter alter Buddhistischer Tempel bei der Stadt wird zur Zeit durch freiwillige Beiträge wieder hergestellt. Die Gesammtkosten sind auf 7000 Dollars (etwa 26 600 Mark) veranschlagt, die Kosten der Ausbesserung des großen Buddha allein betragen 2000 Dollars (etwa 7600 Mark).

Einen eigenthümlichen Eindruck macht eine alte hohe Pagode, aus deren Mauerwerk, etwa in halber Höhe, ein ansehnlicher Baum herausgewachsen ist. Bekanntlich werden Pagoden als eine ursprünglich buddhistische Schöpfung betrachtet, und man nimmt an, daß dieselben zu Begräbnißstätten für buddhistische Priester dienten. Es muß daher auffallen, daß die bezeichnete Pagode mit dem Bilde des K'ui Hsing, des Schutzpatrons der Studirenden, welcher stets auf einem Fuße stehend und einen Schreibstift in der Hand haltend abgebildet wird, versehen ist.

Soldaten befinden sich in T'ungan 500 bis 600. Um uns die Leistungen derselben zu zeigen, wurden besondere Exerzitien veranstaltet. Es wurde dabei mit dem Bogen nach der Scheibe geschossen, dann wurden einzelne Kämpfe mit Schwert, Speer und Schild ausgeführt, und endlich mit alten Luntengewehren Schießproben geliefert. Dabei wurde nur mit Pulverladung, und zwar auf eine wenige

[1]) Vergl. Hand. Arch. 1881 II. S. 612.

Schritte von den Schützen frei schwebende Troddel geschossen. Nach der Stärke und Richtung der Schwingungen der Troddel wurde beurtheilt, ob der Schütze gut oder schlecht gezielt.

Bei Betrachtung der Industrie T'ungans ist in erster Reihe die Fabrikation des in Deutschland „Nanking" genannten Stoffs hervorzuheben, welcher gerade in T'ungan und Umgegend in außerordentlichen Quantitäten hergestellt wird.

Schon bei Besprechung der Reise nach Changchow[1]) ist dieses hervorragenden Industriezweiges gedacht worden, doch mußten die damals gemachten Mittheilungen, da in Changchow keine Gelegenheit geboten war, die Fabrikation dieses Artikels in Augenschein zu nehmen, aus anderweiten Quellen geschöpft werden. Die in T'ungan an Ort und Stelle angestellten Beobachtungen und eingezogenen Erkundigungen haben nun im Wesentlichen die Richtigkeit der früheren Angaben ergeben.

Wie seiner Zeit bereits erwähnt, enthält der Nanking-Stoff eine Mischung von Chinesischem und ausländischem Baumwollgarn, wird meist blau gefärbt und zu den von den Chinesen getragenen Jacken und Beinkleidern verarbeitet.

Die bei dem Stoff gebrauchte Chinesische Baumwolle kommt aus Schanghai und Ningpo.

Sowohl das Spinnen als das Weben wird von Frauen in häuslicher Arbeit auf einfachen Handmaschinen verrichtet.

Die Zahl der Webstühle in T'ungan und Umgegend wird auf 20 bis 30 000 geschätzt, die Zahl der Spinnräder bedeutend höher. Die Kosten eines Webstuhls wurden auf 5 Dollars (etwa 19 Mark) angegeben. Eine Frau kann täglich ein Stück weben, welches 28 Fuß (nominal 30 Fuß) lang und im Durchschnitt $1^1/_2$ Fuß breit ist und für 500 bis 800 Käsch (etwa 1,70 Mark bis 2,70 Mark) verkauft wird.

Von den in T'ungan zur Verwendung kommenden Eisenwaaren dürfte wohl der größere Theil aus der ungefähr 30 Englische Meilen nördlich von da gelegenen Stadt Ankoi, wo sich Eisenwerke und Gießereien befinden, bezogen werden. Doch sind auch in T'ungan drei kleine Eisengießereien, deren primitive Einrichtung keine besondere Erwähnung verdient. In denselben werden in der Regel nur Spaten und Pfannen gegossen. Zur Zeit unserer Anwesenheit in T'ungan wurde nicht gegossen, und die Besitzer der Gießereien klagten über Mangel an Arbeit; in den zwei Gießereien, welche wir besuchten, waren die Blasebälge wegen Schulden der Inhaber der Etablissements von der Chinesischen Behörde unter Siegel gelegt.

Wie in vielen Gegenden Chinas, so wird auch in der Umgegend von T'ungan Tabak gebaut. Die Art der Zubereitung ist einfach und bietet kein besonderes Interesse. Tabak wird in der Provinz Fohkien nur in Pfeifen geraucht.

Aus einer bei T'ungan wachsenden Pflanze wird Indigo bereitet, welcher Farbstoff neben dem importirten in den Färbereien, deren es in T'ungan etwa 30 giebt, zumeist zum Färben des oben erwähnten sogen. Nanking verwandt wird.

In der Färberei, welche wir besuchten, sahen wir den schönen blauen Farbstoff in Gestalt eines dicken Breies und erfuhren über die Zubereitung des Indigo Folgendes:

Die Indigopflanze wird im Frühling gepflanzt und im Herbst geerntet. Dabei wird die ganze Pflanze mit der Wurzel herausgenommen und in eine auf dem Felde befindliche mit Wasser gefüllte ausgemauerte Grube geworfen, in welcher sie eine Nacht verbleibt. Nachdem sie wieder aus dem Wasserbehälter entfernt, wird ungelöschter Kalk in das Wasser gethan und mit Stangen umgerührt. Die Masse verbleibt dann einige Zeit ruhig, bis sich die festen Bestandtheile gesetzt haben, worauf man das Wasser ablaufen läßt. Dieses Verfahren, welches etwa 24 Stunden in Anspruch nimmt, scheint stellenweise dadurch modifizirt zu werden, daß man die Pflanzen, nachdem sie eine Nacht im Wasser waren, herausnimmt und trocknet und sie dann noch eine Nacht im Wasser beläßt.

Ein Pikul Indigo kostet etwa 5 bis 6 Dollars.

Die Chinesen unterscheiden zwei Arten der einheimischen Indigopflanze (lan-tien; lan = blau, tien = Indigo), nämlich eine mit größeren Blättern und höherem Stengel, die ma-lan (ma = Pferd, lan = blau), und eine kleine Pflanze, welche h'uai-lan (h'uai = Sophera, lan = blau) genannt wird.

Bei T'ungan scheint nur die größere Pflanze (ma-lan) vorzukommen.

In den Listen der Zollbehörde zu Amoy figuriren regelmäßig Nudeln (Vermicelli) als hervorragender Exportartikel. So wurden im Jahre 1880 davon ausgeführt

13 403,92 Pikuls im Werth von 76 786 Haikuan-Tails (1 Haikuan-Tael = etwa 5,70 Mark).

In T'ungan allein sind mit diesem Industriezweige etwa 100 Werkstätten befaßt, in denen je 6 bis 8 Leute beschäftigt werden.

Nudeln werden in China aus Mehl von Reis, Weizen und Hülsenfrüchten bereitet.

In dem Etablissement, welches wir in T'ungan besuchten, verbraucht man nach den gemachten Mittheilungen täglich 13 Bushel Reis für etwa 130 Kättis Nudeln (1 Bushel = 12 Kättis). Der Reis wird in Handmühlen gerieben und zu Teig geknetet. Dieser wird dann in einen mit kleinen Löchern versehenen Behälter gebracht, welcher mittelst einer einfachen Tretmaschine so lange gepreßt wird, bis der Inhalt des Behälters durch die kleinen Oeffnungen desselben gedrungen ist und dadurch die langen dünnen Nudeln gebildet hat. Letztere werden hierauf im Freien auf Gestellen getrocknet und für den Verkauf hergerichtet.

Die Art der Zubereitung von Kalk, welche in der Umgegend von T'ungan zu sehen ist, erscheint, wenn sie auch keine Spezialität dieses Distrikts bildet, dennoch erwähnenswerth.

Auf der Oberfläche des Erdbodens und in die Erde hinein sind etwa zwölf Fuß im Durchmesser betragende, einige Fuß tiefe Gruben gemauert, unter denen in einem gleichfalls ausgemauerten kleinen Raume Feuer angezündet wird, welches man mittelst eines mit den Füßen in Bewegung gesetzten Blasebalges anfacht. Die Verbindung der Grube mit dem Feuer wird durch eine in der Mitte der Ersteren befindliche Oeffnung aufrecht erhalten. Die Grube ist mit Austerschalen und kleinen Muscheln gefüllt und mit Reiskaff zugedeckt. Binnen zwölf Stunden sind die Muscheln und Schalen weichgebrannt und können als Kalk verkauft werden.

Für 100 Kättis bezahlt man 500 Käsch (etwa 1,70 Mark).

Solcher Kalkbereitungsanstalten sind in T'ungan etwa zwanzig.

Was die Importe betrifft, so sollen die in T'ungan konsumirten fremden Waaren ausschließlich in Amoy bei Chinesen gekauft werden.

Als Haupteinfuhrartikel werden Baumwollwaaren, geruchlose Zündhölzer, Tuche, Kupferdraht bezeichnet.

In einem Chinesischen Laden sahen wir auch Farben mit der Marke einer Barmer Fabrik.

---

[1]) Vergl. Hand. Arch. 1881 I. S. 676.

V.] # Italien.

Bericht des Konsulats zu Messina über Schifffahrt und Handel in Messina, Milazzo, Terranova, Pizzo, Gioja Tauro, Catania und Reggio im Jahre 1880.

A. Messina.

Drei Momente sind in dem verflossenen Jahre in Bezug auf die Bewegung des Handels und der Schifffahrt besonders hervorzuheben: der fortwährende, immer größere Dimensionen annehmende Rückgang der Segelschifffahrt im Allgemeinen wie auch naturgemäß speziell für Sicilien und Messina; die durch das Auftreten der Phylloxera vastatrix in der Weinproduktion und in dem Weinhandel hervorgerufenen Störungen und Gefahren; das Heruntergehen des Geldwerthes, das die nächstbevorstehende Aufhebung des Zwangskurses des inländischen Papiers im Gefolge hat.

Ueber den Rückgang der Segelschifffahrt wird unter „Schifffahrtsverhältnisse" eingehend berichtet.

1. Phylloxera.

Die Reblaus erschien im Gebiet von Messina im Anfange des Jahres 1880, und zwar in dem eine halbe Meile von Messina entfernten Dorfe Ritiro. Es wurden sofort umfassende Maßregeln zur Bekämpfung des Insekts getroffen; die Regierung beauftragte den Inspektor Freda mit der Leitung dieser Bekämpfung, stellte ihm Soldaten zur Verfügung, um die kranken Rebstöcke auszurotten und zu zerstören, und es unterstützten ihn die Weinproduzenten Messinas ihrerseits durch Bildung eines aus Sachverständigen zusammengesetzten Komités; die unter Fredas Leitung stehenden Kommissionen und Arbeiter setzen indeß bis auf den heutigen Tag ihre Thätigkeit fort.

2. Das Sinken des Geldwerthes.

Die geplante Abschaffung des Zwangskurses hat in den Italienischen Handelskreisen eine allgemeine Panik hervorgerufen, und es sind auch die hiesigen kaufmännischen Firmen von derselben in hohem Maße ergriffen worden. Die Verluste der ins Ausland exportirenden Messineser Kaufleute und mit ihnen die der Deutschen Kolonie sind ganz beträchtliche gewesen, während die Importeure durch das stete Zurückgehen der Kurse einen bedeutenden Gewinn erzielt haben.

Das Sinken des Geldwerthes war ein sehr beträchtliches. Während in den letzten Jahren und bis in den September 1880 die Deutschen Einhundert-Mark-Scheine zu 133 bis 136 Lire Italienisches Papier angenommen wurden, standen dieselben bei Schluß des letztern Jahres auf 125, 124, 123 Lire. Es hat sich dieser Kurs auch in den ersten Monaten des Jahres 1881 nicht wieder gehoben, und die hiesigen Bankhäuser sind übereinstimmend der Ansicht, daß sich derselbe überhaupt nicht mehr heben wird. Die Verluste, die dadurch allen denjenigen erwachsen, welche Gelder aus Deutschland beziehen, sind nicht unbedeutend, um so mehr, als die Preise der Lebensmittel, Miethen ꝛc., die sich seit der Aufhebung der Freihafenstellung Messinas sehr erhöht hatten, nicht gefallen sind, und sich daher das Leben in Messina erheblich vertheuert hat.

3. Schifffahrtsverhältnisse.

Im Jahre 1880 sind im Ganzen 4537 Kauffahrteischiffe mit 1 289 275 Tonnen Gehalt in den Hafen von Messina eingelaufen, gegen 4731 Schiffe mit 1 289 775 Tonnen Gehalt im Jahre 1879; die Zahl der Schiffe hat sich folglich um 194, der Tonnengehalt um 500 verringert. Es erhellt aus diesen Zahlen, daß der Verkehr ein, wenn auch in geringerem Maßstabe, weniger lebhafter gewesen ist, als im Jahre 1879.

Den ersten Rang in der Schifffahrtsliste in Betreff der Anzahl der Schiffe nimmt nach der Italienischen Handelsmarine die Britische mit 345 Dampfern und 30 Seglern ein, den zweiten Griechenland mit 193 Seglern und 7 Dampfern, den dritten Frankreich mit 82 Dampfern und 4 Seglern, den vierten Deutschland mit 43 Dampfern und 13 Seglern. Die andern Staaten folgen in nachstehender Ordnung:

Norwegen	20	Segler,	22	Dampfer;
Niederlande	7	„	25	„
Dänemark	16	„	14	„
Schweden	3	„	10	„
Rußland	7	„	5	„
Oesterreich	6	„	1	„
Vereinigte Staaten von Amerika	6	„	—	„
Türkei	5	„	—	„
Belgien	—	„	2	„
Samos	1	„	—	„

Spanien hat im Jahre 1880 kein einziges Schiff nach Messina gesendet.

In Betreff des Tonnengehalts ist die Rangordnung die folgende: Italien 756 834, Großbritannien 307 088, Frankreich 80 510, Griechenland 41 211, Deutschland 33 206, Niederlande 21 706, Norwegen 16 286, Dänemark 15 303, Schweden 5797, Rußland 3815, Vereinigte Staaten von Amerika 2490, Belgien 2245, Oesterreich 1721, Türkei 872, Samos 181.

Vergleicht man diese Rangverhältnisse mit denjenigen vom Jahre 1879, so ist besonders zu bemerken, daß Oesterreich-Ungarn, der Zahl der Schiffe nach vom achten auf den elften Rang, was den Tonnengehalt anbetrifft, vom achten auf den dreizehnten Rang gesunken ist, während die übrigen Staaten ohne wesentliche Veränderung ihren betreffenden Rang behalten haben.

Was speziell Deutschland betrifft, so ist dessen Handelsthätigkeit in Messina in beständigem und nicht unbedeutendem Steigen begriffen; aus der Zusammenstellung der Deutschen Schiffsbewegung in den Jahren 1864 bis 1880 erhellt, daß bis 1872 aus Deutschland nur Segelschiffe, und zwar in 1864 48 Segler mit 6836 Tonnen Gehalt, im Jahre 1880 nur noch 13 Segler mit 2308 Tonnen Gehalt in den hiesigen Hafen eingelaufen sind, die Dampfer aber im Jahre 1873 mit 22 und 12 573 Tonnen Gehalt erscheinen und in 1879 auf 39 mit 25 684 Tonnen Gehalt und in 1880 auf 43 mit 30 898 Tonnen Gehalt steigen. Die Zunahme ist somit eine beträchtliche, besonders wenn man dieselbe mit derjenigen der anderen Staaten vergleicht. Großbritannien z. B. hatte 1864 121 Dampfer mit 71 661 Tonnen Gehalt, 1879 381 Dampfer mit 324 962 Tonnen Gehalt; Frankreich hingegen ist von 503 Dampfern mit 317 380 Tonnen Gehalt in 1864, in 1879 auf 57 mit 68 326 Tonnen Gehalt gesunken, um sich in 1880 auf 82 mit 79 786 zu erheben; Norwegen steigt von 2 Dampfern mit 1652 Tonnen Gehalt (1873) auf 15 mit 6560 (1879) und auf 22 mit 10 338 Tonnen Gehalt (1880), während Rußland und Oesterreich in fortwährendem Sinken begriffen sind.

Was den oben angedeuteten Rückgang der Deutschen Segelschifffahrt betrifft, so ist im Allgemeinen in dieser Hinsicht Folgendes zu bemerken:

Der Rückgang der Segelschifffahrt in den Italienischen Seehäfen macht sich bereits seit einem Jahrzehnt sehr bemerkbar und nimmt mit jedem Jahre größere Dimensionen an. In demselben Maße steigt die Dampfschifffahrt, und es muß die Ursache des Rückganges der ersteren in dem Ueberhandnehmen der großen Dampfschiffe gesucht werden, welche durch ihren größeren Tonnengehalt, durch die Sicherheit und Regelmäßigkeit ihrer Fahrten dem Handel einen bedeutenden Gewinn bringen.

Zieht man mit besonderem Hinblick auf die Messinesischen Hafenverhältnisse einen Vergleich zwischen den verschiedenen Marinen, so erhält man das folgende Resultat:

Die Segelmarine aller Länder nimmt ab, die Dampfschifffahrt hat sich für mehrere Staaten gehoben; andrerseits ist dieselbe aber für etliche Völker ebenfalls in bedenklicher Abnahme begriffen. Italien war im Jahre 1864 mit 2425 Küstenfahren und 520 größeren, im Ganzen 2945 Segelschiffen und 541 Dampfern vertreten; dasselbe weist in 1879 nur noch 2459 Küstenfahrer und 246 größere Segler, hingegen 914 Dampfer, in 1880 2504 Küstenfahrer und 186 größere Segler, im Ganzen 2690 Segelschiffe und 980 Dampfer auf. Großbritannien hatte im Jahre 1864 119 Segel- und 121 Dampfschiffe, in 1879 50 Segel- und 381 Dampfschiffe, in 1880 30 Segel- und 345 Dampfschiffe; Frankreich in 1864 12 Segel- und 503 Dampfschiffe, 1879 nur 5 Segel- und 57 Dampfschiffe, 1880 4 Segel- und 82 Dampfschiffe; Rußland 1864 37 Segel- und 41 Dampfschiffe, 1879 8 Segel- und 6 Dampfschiffe, 1880 7 Segel- und 5 Dampfschiffe; Griechenland 1864 638 Segel- und keine Dampfschiffe, 1879 322 Segel- und 11 Dampfschiffe, 1880 193 Segel- und 7 Dampfschiffe; die Niederlande 1864 19 Segel- und 19 Dampfschiffe, 1879 13 Segel- und 28 Dampfschiffe, 1880 7 Segel- und 25 Dampfschiffe; Oesterreich-Ungarn 1864 86 Segel- und 2 Dampfschiffe, 1879 40 Segelschiffe und 1 Dampfschiff, 1880 6 Segelschiffe und 1 Dampfschiff; Belgien 1864 2 Segel- und 7 Dampfschiffe, 1879 keine Segelschiffe, 5 Dampfschiffe, 1880 keine Segelschiffe, 2 Dampfschiffe; Schweden und Norwegen 1864 38 Segelschiffe, keine Dampfschiffe, 1879 37 Segel- und 21 Dampfschiffe, 1880 23 Segel- und 32 Dampfschiffe; Dänemark 1864 49 Segelschiffe, keine Dampfschiffe, 1879 28 Segel- und 3 Dampfschiffe, 1880 16 Segel- und 14 Dampfschiffe. Was endlich Deutschland anbetrifft, so ist, wie schon oben hervorgehoben wurde, die erfreuliche Thatsache zu konstatiren, daß dessen Schiffsbewegung eine immer beträchtlichere wird, und daß, wenn einerseits dessen Segelschifffahrt in Messina, wie die der anderen Länder, abgenommen hat, andrerseits die Dampfschiffahrt in einem, im Vergleich zu den andern Staaten ganz bedeutendem Maße gestiegen ist.

Die Staaten, deren Dampfschifffahrt sich mit dem Rückgang der Segelschifffahrt gehoben hat, sind folgende:

Großbritannien (verdreifacht),
Niederlande und Italien (etwa verdoppelt),
Schweden und Norwegen (von Null auf 32),
Dänemark (von Null auf 14),
Griechenland (von Null auf 11, bezw. 7),
Deutschland (von Null auf 43).

Die Staaten, deren Dampfschifffahrt im Rückgang begriffen ist, und deren Handelsbeziehungen zu Messina überhaupt zu sinken scheinen, sind: Frankreich (das indeß in 1880 einen Zuwachs aufweist), Rußland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Türkei, Spanien, Vereinigte Staaten (letztere vermögen der Britischen Konkurrenz gegenüber nicht aufzukommen). Mit Genugthuung darf mithin das Wachsen der Deutschen Marine- und Handelsbewegung hervorgehoben werden, da dieselbe eine, selbst den anderen begünstigten Staaten gegenüber, befriedigende ist und von dem Aufblühen des Deutschen Exporthandels ein beredtes, zahlenmäßig konstatirtes Zeugniß ablegt.

In Italienischen Handelskreisen beschäftigt man sich eingehend mit der Frage, warum die Italienische Handelsmarine überhaupt in ihrer Entwickelung den fremden Staaten, besonders Großbritannien, nicht die Stange zu halten vermag. Man erwartet eine bedenkliche Verminderung der nationalen Handelsmarine zu Gunsten der fremden Staaten und sucht nach den Ursachen dieser Thatsache sowie nach den Mitteln, dieselben zu beseitigen.

Die Handelskammer von Palermo hat sich in ihrer Sitzung vom 1. November 1880 eingehend mit dieser Frage beschäftigt und führt die verminderte Bedeutung der Italienischen Handelsmarine auf folgende Ursachen zurück:

1) Ersatz der Holz- und Segelschiffe durch Eisen- und Dampfschiffe;

2) fortlaufender Niedergang der Noli (Frachtkosten) seit 1870;

3) Steuern, welche die Italienische Marine schwerer drücken als die fremde;

4) fremde, besonders Britische Konkurrenz.

Als Mittel zur Hebung der Italienischen Handelsmarine fordert die Handelskammer von Palermo: die Regierung solle die Italienische Handelsmarine durch — sowohl an die schon vorhandenen, als an die zu erbauenden Schiffe zu verleihende — Prämien oder Subventionen unterstützen, wie dies in Frankreich geschieht, ferner durch Aufhebung der die heimische Marine drückenden Steuern und durch eine Revision der internationalen Verträge, und zwar mit Rücksicht auf die Erzielung einer wahrhaft gerechten und gleichmäßig auf die fremde, wie auf die eigene Marine lastenden Vertheilung der Steuern.

Es muß bemerkt werden, daß, während man im Allgemeinen über einen Rückgang der Italienischen Handelsmarine klagt, die Gesellschaft Florio, welche in Messina eine Hauptagentur besitzt, im verflossenen Jahre das Gebiet ihrer Thätigkeit bedeutend erweitert und sehr umfangreiche Geschäfte gemacht hat. Zwei neue Dampfer wurden erbaut, neue Linien nach Nordamerika eröffnet und den Aktionären eine Dividende von 9 Lire pro Aktie gezahlt.

Aus Hamburg liefen Messina an die Dampfer der Gesellschaft R. M. Sloman: „Barcelona", „Malaga", „Neapel", „Hamburg", „Lissabon", „Messina", „Palermo", „Alert", „Livorno", „Marseille", sämmtlich mit Ladung von Stückgütern; ferner die Dampfer des Handelshauses E. Carr zu Hamburg: „Europa" (mit Ballast) und „Africa" (mit Stückgütern); sowie der dem Hamburger Hause C. Andersen gehörige Dampfer „Claudius" (mit Ballast).

Aus Bremen liefen ein die Dampfer der Bremer Dampfschifffahrtsgesellschaft Neptun: „Roland", „Bessel" und „Olbers", erstere beide mit Steinkohle, letzterer mit Ballast.

Aus Rostock lief der Dampfer „Daschy König", der Genossenschaft Th. Burchard gehörig, mit Steinkohle ein.

Von Segelschiffen (Schooner, Briggs, Barkschiffe ꝛc.) trafen im hiesigen Hafen ein: mit Stockfischladung der „Iwar" aus Carolinensiel, „Mercur" aus Elsfleth und „Anna Dorothea" aus Emden; mit Ballast „Auguste Sophie" aus Rostock, „Genius" aus Elsfleth, „Johanna" aus Elsfleth, „Presto" aus Rostock, „Wilhelm" aus Stettin, „Maria Elisabeth" aus Oldersum, „Martin" aus Stettin, „Paul Grampp" aus Rostock; mit Wein die „Auguste Sophie" aus Rostock; mit Steinkohle die „Kennet Kingsford" aus Danzig.

Von Kriegsschiffen sind im Jahre 1880 51 eingelaufen (gegen ebenfalls 51 in 1879), und zwar 27 Italienische, 17 Britische,

4 Russische, 1 Oesterreichisches, 1 Griechisches und 1 Nordamerikanisches; von Deutschen Kriegsschiffen erschien keines im hiesigen Hafen.

Die Deutsche Handelsmarine hatte im verflossenen Jahre einen Havereifall zu verzeichnen, den der Rostocker Brigg „Auguste Sophie".

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß in Folge der wirthschaftlichen Verhältnisse Süditaliens und Siciliens, besonders des großen Weinexports nach Frankreich, benachbarte kleinere Häfen, wie Milazzo, dem von Messina eine nicht unerhebliche Konkurrenz machen. Der Wein, der aus dem Innern der Insel direkt nach Milazzo transportirt und dort auf die Schiffe verladen wird, kommt bedeutend wohlfeiler zu stehen, als früher, wo derselbe über die noch ziemlich unwegsamen Berge nach Messina geschafft wurde. In Anbetracht der steigenden Bedeutung des Hafens von Milazzo haben fast sämmtliche Europäischen Staaten daselbst konsularische Vertretungen errichtet.

Die kleineren, an der südlichen Küste Italiens gelegenen Häfen werden ebenfalls seit einigen Jahren von einer größeren Anzahl auch Deutscher Schiffe besucht, vor Allem Gioja Tauro.

Uebersicht der im Jahre 1880 in den Hafen von Messina eingelaufenen Handelsschiffe.

	Dampfschiffe:		Segelschiffe:	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
Italienische	980	626 429	186	40 735
Britische	345	302 007	30	5 081
Französische	82	79 786	4	724
Deutsche	43	30 898	13	2 308
Schwedische	10	5 088	3	709
Norwegische	22	10 338	20	5 948
Niederländische	25	20 729	7	977
Russische	5	1 983	7	1 832
Dänische	14	12 008	16	3 295
Oesterreichische	1	266	6	1 455
Griechische	7	4 661	193	36 550
Belgische	2	2 245	—	—
der Verein. Staaten von Amerika	—	—	6	2 490
Türkische	—	—	5	872
Samiotisches	—	—	1	181
Zusammen	1536	1 096 478	497	103 167

Außerdem 2504 Italienische Küstenfahrer von 89 630 Tonnen.

4. Produktion und Handel.

a. Die Korallenausfuhr,

welche von so großer Bedeutung für Sicilien ist, leidet augenblicklich unter einer durch die Entdeckung neuer und ausgedehnter Korallenriffe bei Sciacca hervorgerufenen Krisis. Die Ausfuhr der verarbeiteten Korallengegenstände hat nämlich in Folge dieser Entdeckung in einem die Anfrage übersteigenden Maße zugenommen, und es werden den Sicilianischen Exporteuren viele Waaren zurückgeschickt, was denselben außerdem dadurch Verluste verursacht, daß ein Zoll von 10 Italienischen Lire für das Kilogramm auf die Einfuhr von Korallen in Italien liegt. Von Seite der Kaufmannschaft wird davor gewarnt, die Korallenausfuhr nach dem Festlande weiter zu betreiben, und auf die Aufhebung der Zölle hingearbeitet.

Da die Korallenriffe außerhalb des Hafens von Sciacca liegen und die Ausbeute meist in Schiffe geladen wird, welche sofort, ohne den Hafen zu berühren, absegeln, so war es leider nicht möglich, eine auf irgend welche Genauigkeit Anspruch erhebende Statistik über diesen Geschäftszweig aufzustellen. Folgende Zahlen, die nur einen kleinen Bruchtheil des Korallengewinnes in Sicilien angeben, und die allein mit Sicherheit konstatirt werden konnten, zeigen zur Genüge, welche ungemein große Steigerung die Korallenausbeute in den ersten Monaten des verflossenen Jahres erfahren hat.

Mai	58	6 012 Kilogr.
Juni	216	28 981 „
erste Hälfte des Juli	655	62 000 „
Summe	929	96 993 Kilogr.

Man hat absolut keinen Anhaltspunkt für die Statistik derjenigen Korallenausbeute, welche bei Mazara und Marsala gewonnen und direkt eingeschifft wird. Die Handelskammer von Sciacca hat deshalb ein Gesuch an die Regierung gerichtet, diesem Unfug zu steuern und die bedeutenden Einnahmen, die durch die jetzigen Zustände dem Lande verloren gehen, wiederzugewinnen.

b. Weinproduktion.

Italien ist nach den neuesten Statistiken das zweite Weinproduktionsland Europas. Frankreich nimmt (mit 55 Millionen Hektolitern, freilich vor dem Auftreten der Phylloxera) den ersten, Italien mit 30 den zweiten, Spanien mit 20 den dritten Rang ein. In Italien steht Sizilien an zweiter Stelle. Folgende Uebersicht zeigt die Weinproduktion der verschiedenen Provinzen, nach den Erträgen pro Hektar berechnet:

	Hektoliter pro Hektar.
Piemont	23,07
Sizilien	20,08
Latium	19,00
Sardinien	18,64
Mittelmeer-Südküste	15,01
Marken	13,50
Lombardei	13,46
Adriatische Südküste	13,22
Toskana	12,25
Emilia	11,81
Venezien	10,72

In Sizilien liegen die weintragenden Gegenden besonders auf der östlichen Küste, von Milazzo über Messina nach Syrakus.

Die Umgegend von Messina (Faro) liefert einen starken, alkoholhaltigen, dicken Rothwein, der seit einigen Jahren von Französischen Weinhändlern sehr gesucht ist. Derselbe wird in großen Quantitäten nach Cette und Rouen geschafft; in Cette wird er verarbeitet und unter der Etikette der gewöhnlicheren und auch feineren Bordeauxweine weiter verschickt. Unter dieser Etikette kommt der Farowein auch wieder in Flaschen nach Sizilien und wird nun zu hohen Preisen als Bordeaux verkauft und konsumirt. Ein Deutsches Haus hat sich in den letzten Monaten mit diesem Exporthandel beschäftigt. Dieses und ein Sizilianisches Haus verschicken auch seit Kurzem viele Sizilianische Weine über Rouen nach Paris, wo dieselben in dem Entrepot von Bercy mit leichteren Weinen vermischt werden. Diese verarbeiteten Weine ergänzen den Bedarf an gewöhnlichem Rothwein in Paris.

Es könnten aber in diesem Artikel noch viel bedeutendere Geschäfte gemacht werden, wenn die Inländer (bezw. hier angesessene Fremde, Deutsche) sich entschließen wollten, nicht nur den Export,

sondern auch die Produktion selbst in die Hand zu nehmen, den Wein hierselbst zu veredeln, beispielsweise, mutatis mutandis, die in den Rheingegenden angewendeten Methoden des Rebbaues, der Traubengewinnung, der Gährung u. s. w. hier einzuführen. Es dürfte sich lohnen, wenn größere, freilich von tüchtigen Kapitalien unterstützte Häuser sich in dieser Weise des Weingeschäfts hier annähmen.

Der Aufschwung des Weinexports von Sizilien hat zur natürlichen Folge gehabt, daß die konkurrirenden Weingegenden Alles aufgeboten haben, um dieser Sizilianischen Konkurrenz zu schaden; so wurde im Juni durch Oberitalienische Blätter (Sole di Milano) die Nachricht verbreitet, die Sizilianischen, besonders die Messinaer und Syrakuser Weine, seien mit schädlichen Stoffen, mit Fuchsin, vermischt, und es wurde vor dem Ankauf gewarnt. Die Syrakuser Handelskammer protestirte aber in energischer Weise gegen die Anschuldigung und erklärte dieselbe für absolut grundlos. Von Seite der Handelskammer von Messina wurde in dieser Sache Nichts gethan.

Die Weinausfuhr von Italien nach den übrigen Europäischen Staaten war von jeher eine beträchtliche; sie hat sich seit wenigen Jahren etwa verdreifacht. Während dieselbe im Jahre 1875 noch 352 196 Hektoliter betrug, war sie im Jahre 1879 auf 1 063 114 Hektoliter gestiegen, hatte im ersten Semester 1880 schon 1 400 000 Hektoliter erreicht und möchte wohl im ganzen Jahr 1880 (für welches bestimmte Angaben noch nicht vorliegen) 2 800 000 Hektoliter erreicht haben. Vergleichen wir die Zahlen des Exports während der neun ersten Monate der beiden letzten Jahre, so können wir die Bedeutung dieses Aufschwungs des Weinexports ermessen: im Jahre 1879 wurden während dieser neun ersten Monate 670 189 Hektoliter, im Jahre 1880 dagegen 1 577 808 Hektoliter ausgeführt. Es muß hinzugefügt werden, daß sich diese Zahlen nur auf die Ausfuhr des Weins in Fässern beziehen; die Ausfuhr desselben in Flaschen ist nicht nur nicht im Steigen begriffen, sondern vermindert sich zusehends; so hat das Jahr 1879 eine Ausfuhr von 11 899 Hunderten von Flaschen, 1880 aber eine solche von nur 10 872 Hunderten aufzuweisen, woraus hervorgeht, daß die Italienischen Weine besonders zur Verarbeitung Französischer oder anderer Weine gesucht werden.

Die Ausfuhr des Weins (in Fässern) richtet sich in erster Linie nach Frankreich, in zweiter Linie kommt die Schweiz, in dritter England.

Frankreich bezog im Jahre 1879 679 248 Hektoliter aus Italien, die Schweiz 109 752 Hektoliter. Nach Deutschland geht direkt wenig Italienischer Wein, woraus aber nicht geschlossen werden darf, daß man dort keinen Italienischen Wein tränke, da die Französischen Bordeauxweine, besonders die zur Ausfuhr nach dem Norden bestimmten, meistentheils aus verarbeiteten Sizilianischen und Spanischen Weinen bestehen.

Der Import der fremden Weine nach Italien hat in demselben Maße abgenommen, in welchem der Export zugenommen hat. Im Jahre 1875 verzeichnete man einen Import von 51 426 Hektolitern in Fässern und 3700 Hundert Flaschen; im Jahre 1879 sank dieser Import auf 26 799 Hektoliter in Fässern und 2207 Hundert Flaschen.

Messina behauptet einen hervorragenden Platz unter den Wein ausführenden Italienischen Hafenstädten. Der größte Theil der auf der nordöstlichen Küste Siziliens produzirten Weine wird hier geladen, obgleich seit einiger Zeit der Hafen von Milazzo dieser Stadt eine immer bedenklicher sich gestaltende Konkurrenz macht, und andererseits Catania die Ausfuhr der südlichen Distrikte, von Syrakus und Umgegend, mehr und mehr zentralisirt.

Folgende Zusammenstellung zeigt die Bewegung des Ex- und Imports des Weines in Messina während der letzten elf Jahre:

Jahre.	Wein in Fässern.		Wein in Flaschen.	
	Import. Hektoltr.	Export. Hektoliter.	Import. Stückzahl.	Export. Stückzahl.
1870	408	1 107	3 218	4 632
1871	53	5 128	2 377	5 252
1872	32	22 006	4 346	1 717
1873	158	25 703	3 746	4 341
1874	41	10 075	1 802	3 063
1875	28	28 180	3 259	1 807
1876	32	37 607	2 715	1 451
1877	31	35 459	2 613	1 872
1878	36	47 512	1 566	3 954
1879	330	137 288	3 070	2 001
1880	22	212 646	3 171	1 992
Summe	1162	562 711	31 881	32 082

Von diesen 212 646 Hektolitern, die im letzten Jahre ausgeführt worden sind, gingen 210 397,91 nach Frankreich, 849,52 nach England, 303,32 nach Rußland, 295,55 nach Deutschland. Der Rest vertheilte sich auf die übrigen Staaten.

c. Schwefelindustrie.

Der Schwefelexport Siziliens hat sich auf die Plätze Girgenti, Licata, Terranova und Catania konzentrirt; er ist in fortwährendem Steigen begriffen. Es belief sich derselbe im verflossenen Jahre auf 285 103 490 Kilogramm, während er 1879 272 589 634, 1878 244 657 110, 1877 231 742 529, 1876 195 990 124, 1875 200 061 575 Kilogramm betrug. Wie bedeutend der Aufschwung dieses Exporthandels seit etwa 30 Jahren ist, kann daraus ersehen werden, daß im Jahre 1853 der Schwefelexport nur 102 093 400 Kilogramm betrug und von da an in zwar langsamem, in den letzten Jahren schon rascherem Steigen es bis auf fast 300 000 000 Kilogramm gebracht hat. Noch ergiebiger wird der Schwefelhandel vermuthlich in den nächsten Jahren sich gestalten, wenn die von dem Deutschen Hause Jäger aus Messina in Grotte bei Girgenti einzuführende neue Methode der Schwefelausbeutung sich bewährt.

Der Schwefelexport wendet sich, wie in den vorhergehenden Jahren, besonders nach Amerika, Frankreich und England; das erstere betheiligte sich im Jahre 1880 mit 964 719,42 Kilogramm, das zweite mit 682 484,29 Kilogramm, das dritte mit 439 203,21 Kilogramm, die nicht aufgeführten anderen Länder mit 515 444,75, Italien selbst mit 249 183,28 Kilogramm an der Ausfuhr.

Der meiste Schwefel wird von Catania ausgeführt; den zweiten Rang nimmt Girgenti ein, das in letzter Zeit Catania zu überflügeln droht und in den Monaten Juli, September, Oktober und November bedeutend mehr ausgeführt hat als Catania.

d. Seidenindustrie.

Dem Spezialbericht vom 11. Oktober 1880 über die Seidenindustrie[1]) ist nichts hinzuzufügen.

[1]) S. Hand. Arch. 1880 II. S. 465.

e. Oelhandel.

Die Olivenöl-Ernte fällt in die Monate September bis April. Sind die Früchte gesund, und ist der Baum gut genährt, so beginnt die Ernte spät und zieht sich lange hinaus, im entgegengesetzten Falle fängt man früh an, die Früchte abzuschlagen, um sie vor dem Verderben zu retten, und die Sammlung nimmt ein rasches Ende.

In Messina konzentrirt sich die Oelernte der umliegenden Provinzen, sowohl der Insel Sizilien als auch des gegenüberliegenden Festlandes, soweit nicht das Oel von einzelnen Küstenpunkten direkt dem Auslande zugeführt wird. Der hiesige Oelmarkt steht daher unter der Einwirkung verschiedener Produktionsgegenden, die zuweilen diametral entgegenstehende Resultate aufzuweisen haben, weil sie von verschiedenen Witterungseinflüssen beherrscht werden. So fällt z. B. die Blüthe und die Ernte der Oliven in Calabrien nördlich von Palmi viel später als in Sizilien und in Unter-Calabrien, und beispielsweise wird in der Umgebung von Gioja noch bis in den Monat Mai neues Oel gepreßt, während in Sizilien die Oelpressen schon im Januar geschlossen werden.

In der Regel folgt einer guten Oelernte eine durchaus arme; die Umkehrung dieser Folge kann aber nicht als Anhaltspunkt gelten, da oft die schönsten Aussichten auf eine nach vorhergegangenem Mißwachs ersehnte Ernte durch Sciroccowinde in den kritischen Monaten zerstört werden.

Nach diesen, zum Verständniß der Lage unvermeidlichen allgemeinen Andeutungen möge Folgendes zur Schilderung des Standes des Olivenöl-Marktes im Jahre 1880 dienen.

Die vorletzte Ernte war in Unteritalien eine ungünstige, und in Folge dessen schrumpften die Vorräthe alten Oels mehr und mehr zusammen; die Aussichten auf die bevorstehende Ernte entwickelten sich aber im Laufe des Jahres 1880 so vielversprechend, daß die Preise dennoch allmälig sanken. Bei Beginn der letzten Ernte waren somit die hiesigen Vorräthe durch die Ausfuhr während des Jahres 1880 auf ein Minimum gesunken, derart, daß man sehr oft in Verlegenheit war, unter den Resten alter Waare etwas in Qualität Passendes und Befriedigendes zu finden.

Erst mit dem Erscheinen des neuen Oeles aus der Ernte änderte sich die Sachlage, und man hoffte auf einen recht lebhaften Export, weil man zu verhältnißmäßig niedrigen Preisen schönes Oel anzubieten hatte. Diese Hoffnungen erfüllten sich aber nur theilweise, denn die sämmtlichen Mittelmeerländer erfreuten sich einer recht guten Olivenöl-Ernte, und die mit Unteritalien in Konkurrenz tretenden Länder gingen mit ihren Oelpreisen rascher herunter als die Italienischen Märkte, so daß sie das ganze mit dem Norden Europas zu erwartende Exportgeschäft vorwegnahmen. Man ließ sich nicht warnen, sondern glaubte schon ein Uebriges gethan zu haben, als man gegen die Preise zu Anfang des Jahres 1880 um 20 pCt. abwärts gegangen war; man glaubte, den Minimalstand erreicht zu haben und nicht weiter nachgeben zu dürfen, bedachte indeß nicht, daß durch die von der Regierung Italiens angebahnte Abschaffung des Zwangskurses des Papiergeldes die Wechselkurse auf das Ausland um 10 pCt. gesunken waren, und daß dies den Preisrückgang des Olivenöls zur Hälfte paralysirte.

So ist dem Unteritalienischen Oelhandel die ganze Winter- und auch die Frühjahrssaison 1881 verloren gegangen, während Malaga, Sevilla, Corfu und Smyrna u. a. m. ein recht lebhaftes Exportgeschäft hatten. Nur Messina machte in Unteritalien eine Ausnahme, da von hier ziemlich beträchtliche Quantitäten neuen Oels in der für Rußland beliebten hellgelben, gutbrennenden Qualität von Mitte November bis Januar 1881 nach Odessa exportirt wurden; seit dem Januar 1881 nahm dieser Export ab, weil inzwischen die Eingangszölle in Rußland erhöht worden waren.

Die Oelpreise sind in Messina während des vergangenen Jahres fortwährend abwärts gegangen, wie schon oben angedeutet und wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist:

1880:

Januar.....	104,57	Lire,
Februar	102,50	„
März.....	100,00	„
April.....	99,69	„
Mai.....	98,27	„
Juni	93,83	„
Juli	94,93	„
August	92,48	„
September ..	90,60	„
Oktober.....	91,70	„
November...	91,19	„
Dezember ...	87,25	„

Der Durchschnitt ist somit für je 100 Kilogramm Oel, sogenannter primo costo, 95,63 Lire, welchem aber alle Spesen für Transport, Lagerung, Faßwerk, Einschiffen, städtischen Zoll ꝛc. noch hinzuzufügen sind.

Dank der lebhaften Ausfuhr nach Odessa hat sich in Messina noch kein großes Depot von neuem Olivenöl bilden können, doch hat dazu auch ein anderer Umstand beigetragen, der in Folgendem Erwähnung finden soll.

Olivenöl ist der beliebteste Spekulationsartikel des Landes, und vor allen Dingen hängt der Produzent selbst zäh daran; da die Gutsbesitzer nun im vergangenen Herbst für die guten Ernten in vielen Bodenerzeugnissen ziemlich reichlich Geld erlangt hatten, so verkauften sie vom Oel nur das unbedingt Nothwendige. Man weiß daher alle kleinen Landstädte der Provinz noch überreich mit Oel ausgerüstet, und es ist nach Messina nur ein Theil der letzten Ernte gelangt. Die gewohnten Zufuhren aus Calabrien erschienen dieses Jahr verspätet, weil sich die gute Ernte ziemlich lange hinausgedehnt hat. So hat denn Messina noch im Laufe der Zeit die ihm gebührenden Vorräthe von neuem Olivenöl zu erwarten, und es kann zur Zeit auf ein Depot gezählt werden von etwa

2000 Engl. Imperial Tuns (jedes Tun 1048 Kilogr. netto).

Die benachbarten Oel-Exportplätze weisen folgende Depots auf:

15 000	Tuns	Gallipoli,
17 000	„	Gioja
4 000	„	Taranto;

außerdem befinden sich aber ansehnliche Vorräthe in allen Provinzialstädten Calabriens und Apuliens, deren Gesammtsumme schwer zu schätzen ist.

Aus den Parlamentsverhandlungen des vergangenen Jahres ist bekannt, daß über Mischung des Baum- oder Olivenöls mit Baumwollsamenöl Klage geführt wurde; und da man den guten Ruf des Italienischen Olivenöls aufrecht zu erhalten als Hauptaufgabe erkannte, so wurde die Einfuhr fremden Baumwollsamenöls mit einem Zoll von 14 Lire für 100 Kilogramm belegt und ebenso die Fabrikation desselben im Inlande mit einer Taxe gleicher Höhe, sowie mit Restriktivmaßregeln vexatorischer Art, die einem Verbot gleichkommen.

Die Gutachten der meisten Handelskammern waren der Maßregel nicht günstig; nachdem aber letztere zum Gesetz geworden ist, muß man die Folgen abwarten und sich hinterher von den praktischen Resultaten belehren lassen.

Die Oelausfuhr betrug in den drei letzten Jahren in Messina:

in 1880..... 6 203 686 Kilogramm,
„ 1879..... 6 955 031 „
„ 1878..... 6 014 297 „

f. Ausfuhr.

Die Gesammtsumme der Ausfuhr in Messina belief sich im Jahre 1880 auf 38 321 609 Kilogramm, an Werth 46 949 571 Lire.

Gegen das Vorjahr ist eine geringe Erhöhung, von 351 142 Kilogramm = 2 650 692 Lire, hervorzuheben. Im Ganzen aber, und wenn man die vier letzten Jahrgänge unter einander vergleicht, ergiebt sich ein sehr bedeutendes Sinken des Exports, welches mit den weiter oben bei Gelegenheit des Schwefels ꝛc. und der allgemeinen Handelsverhältnisse des Näheren angeführten Beobachtungen zusammenhängt. In folgender Tabelle sind die Gesammtresultate des Exports in den letzten vier Jahren zusammengestellt:

Jahr.	Menge. Kilogramm.	Werth. Lire.
1880	38 321 609	46 949 571
1879	37 970 467	44 298 879
1878	60 992 571	47 754 177
1877	62 201 178	49 796 941

Zur Vervollständigung lassen wir eine detaillirte Vergleichungstabelle des Exports, mit Angabe der nach den verschiedenen Ländern ausgeführten Massen und Werthe, von 1878, 1879 und 1880 folgen:

Bestimmungsländer.	1878. Kilogramm.	1878. Lire.	1879. Kilogramm.	1879. Lire.	1880. Kilogramm.	1880. Lire.
Deutschland	4 382 435	3 229 841	3 167 597	2 333 708	2 354 386	2 397 604
Amerika	13 203 959	10 014 745	13 711 473	6 872 489	10 712 449	4 505 384
England	14 068 926	11 052 188	11 795 541	12 796 960	9 293 123	10 530 858
Oesterreich	5 136 781	4 430 785	2 563 426	3 089 517	3 035 966	3 493 449
Belgien	3 069 805	2 471 727	137 442	146 592	97 878	94 119
Spanien	993 117	453 642	8 874	8 350	95 949	82 268
Frankreich	11 793 984	10 950 908	3 638 487	12 134 718	4 993 492	16 068 282
Griechenland und Malta	678 206	105 738	72 228	69 204	647 181	1 549 594
Niederlande	2 098 063	1 837 192	574 010	572 922	1 177 537	1 354 240
Rußland	4 069 199	2 275 508	6 058 689	4 796 300	4 334 830	6 040 983
Schweden, Norwegen und Dänemark	437 991	391 142	1 778 395	1 054 758	1 257 157	665 154
Türkei	1 060 109	580 761	464 305	363 361	221 661	320 004

Die Reihenfolge der Länder, nach welchen sich im Jahre 1880 der Export erstreckt hat, wird durch folgende doppelte, einestheils nach den Massen, anderntheils nach den Werthen geordnete Tabelle klar gelegt:

	Nach Massen geordnet.	Kilogr.		Nach Werthen geordnet.	Lire.
1	Amerika	10 712 449	1	Frankreich	16 068 282
2	England	9 293 123	2	England	10 530 858
3	Frankreich	4 993 492	3	Rußland	6 043 983
4	Rußland	4 334 830	4	Amerika	4 505 384
5	Oesterreich	3 035 966	5	Oesterreich	3 493 449
6	Deutschland	2 354 386	6	Deutschland	2 397 604
7	Schweden, Norwegen und Dänemark	1 257 157	7	Griechenland und Malta	1 549 594
8	Niederlande	1 177 537	8	Niederlande	1 354 240
9	Griechenland und Malta	647 181	9	Schweden, Norwegen und Dänemark	665 154
10	Türkei	221 661	10	Türkei	320 004
11	Belgien	97 878	11	Belgien	94 119
12	Spanien	95 949	12	Spanien	82 268

Deutschland, das in dieser doppelten Reihenfolge den sechsten Rang einnimmt, weist, wie die anderen Länder, in den letzten Jahren eine Verringerung der aus Messina bezogenen Artikel auf.

In folgender Tabelle sind die Gesammtresultate des Exports nach Deutschland in den drei letzten Jahren veranschaulicht:

Jahre.	Massen. Kilogramm.	Werthe. Lire.
1880	2 354 386	2 397 604
1879	3 167 597	2 333 708
1878	4 382 435	3 229 841

Die hauptsächlichsten Artikel, welche Deutschland im Jahre 1880 aus Messina bezogen hat, sind in nachstehender Tabelle aufgeführt, der zum klareren Vergleich die betreffenden auf den Export von 1879 bezüglichen Zahlen zur Seite gestellt sind:

Ausfuhrartikel.	1880. Menge. Kilogr.	1880. Werth. Lire.	1879. Menge. Kilogr.	1879. Werth. Lire.
Mandeln	122 432	255 107	223 191	500 907
Essenzen	7 216	216 480	8 625	228 390
Olivenöl	722 636	1 156 217	479 178	479 657
Konzentrirter Citronensaft	44 620	58 006	29 680	44 253
Nüsse	263 675	184 572	286 809	173 003
Orangen, Citronen	884 225	238 740	1 972 615	769 320
Lakritzen und deren Saft	220 206	363 239	19 838	39 837
	Hektoliter		Hektoliter	
Wein in Fässern	295,55	7 388	152,—	4 417
	Flaschen		Flaschen	
„ „ Flaschen	400	880	628	942

g. Einfuhr.

Die Gesammtsumme der Einfuhr nach Messina im Jahre 1880 belief sich auf

111 408 947 Kilogramm, an Werth 39 686 679 Lire.

Während die Ausfuhr in einem stetigen Sinken begriffen ist, weist die Einfuhr ein stetiges Wachsen nach. In folgender Tabelle sind die betreffenden Zahlen für die letzten Jahre zusammengestellt:

Jahre.	Massen. Kilogramm.	Werthe. Lire.
1880	111 408 947	39 686 679
1879	75 227 146	22 870 076
1878	63 063 254	17 575 852
1877	58 513 872	21 321 809

Die Reihenfolge der importirenden Länder ist durch die nachstehende doppelte, einestheils nach den Massen, anderntheils nach den Werthen geordnete Tabelle klargelegt. Deutschland, das in dieser Tabelle beide Male den neunten Rang einnimmt, hat im Jahre 1880 eingeführt: 250 987 Kilogr. = 371 435 Lire, gegen 130 426 Kilogr. = 515 086 Lire im Jahre 1879 und 148 552 Kilogr. = 452 317 Lire in 1878. Während die Massen sich erheblich vermehren, bemerkt man zugleich ein Sinken der Werthe, ein Umstand, der seine Erklärung in der Verschiedenheit der in den Jahren 1879 und 1880 importirten Artikel findet.

	Nach Massen geordnet.	Kilogr.		Nach Werthen geordnet.	Lire.
1	England	56 952 485	1	Amerika	10 480 500
2	Rußland	22 365 239	2	England	9 424 709
3	Griechenland und Malta	12 809 814	3	Rußland	6 342 508
4	Türkei	7 882 813	4	Frankreich	3 981 811
5	Frankreich	4 531 167	5	Griechenland und Malta	3 327 381
6	Amerika	3 771 926	6	Türkei	2 733 908
7	Schweden, Norwegen und Dänemark	1 526 339	7	Oesterreich	1 790 664
8	Oesterreich	789 918	8	Schweden, Norwegen und Dänemark	763 169
9	Deutschland	250 987	9	Deutschland	371 435
10	Niederlande	223 823	10	Belgien	264 296
11	Belgien	203 426	11	Niederlande	187 839
12	Schweiz	11 010	12	Schweiz	68 459

In der weiter unten folgenden Tabelle ist der vollständige Import aus Deutschland, und zwar für die beiden letzten Jahrgänge 1880 und 1879, insofern derselbe nach den Zollregistern ermittelt werden kann, zusammengestellt. Es muß dabei bemerkt werden, daß der Deutsche Import sich faktisch bedeutend höher stellen dürfte, da einestheils viele Deutsche Einfuhrartikel auf nichtdeutschen Schiffen in den Hafen von Messina einlaufen, anderentheils eine leider noch zu große Anzahl Deutscher Artikel, um leichter verkauft zu werden, unter fremder bezw. Englischer oder Französischer Etikette eingeführt wird. Eine diesen Verhältnissen Rechnung tragende statistische Tabelle aufzustellen, ist bei den hiesigen, noch ziemlich primitiven Zuständen der statistischen Bureaus unmöglich, und man muß sich nothgedrungen darauf beschränken, den oben erwähnten Vorbehalt der hier folgenden Zusammenstellung voranzuschicken.

Artikel.	1880. Masse. Kilogr.	1880. Werth. Lire.	1879. Masse. Kilogr.	1879. Werth. Lire.
Baumwollene Bänder und Litzen	80	520	—	—
	Hektoliter		Hektoliter	
Bier in Fässern	4,60	207	32,—	1 418
	Flaschen		Flaschen	
„ „ Flaschen	1 212	969	100	80
	Kilogr.			
Blech	49	46	—	—
	Flaschen			
Branntwein in Flaschen	10	25	—	—
Bücher	—	900	—	5 000
	Kilogr.		Kilogr.	
Kakao	1 198	4 995	—	—
Chemikalien	24 266	8 683	25 480	10 112
Eisen	11 207	5 189	—	—
Fecole (Kartoffelmehl)	30	22	—	—
Farben	242	6 825	1 620	4 050
Gerberei- (Färberei-) Artikel	1 000	380	—	—
Garn (Wolle und Haar)	254	2 518	—	—
Gewebe, hänfene und leinene	992	5 974	4 138	32 980
„ baumwollene	799	4 924	10 000	21 500
„ wollene	4 210	64 372	50 708	239 849
„ seidene	12	960	—	—
Glaswaaren	3 029	3 152	—	—
Häute, rohe	34 225	85 562	—	—
„ gegerbte	488	3 416	14 944	95 642
„ lackirte	176	3 520	328	6 560
Holz (für Tischler)	—	95	—	—
Kaffee	736	1 582	—	—
Käse	32	64	—	—
Kautschukartikel	—	329	—	—
Korinthen	591	177	—	—
Krystallsachen	141	363	—	—
Kurzwaaren, Quincaillerien	556	5 160	5 227	20 908
Lichte	1 550	3 100	—	—
Maschinen	—	24 965	—	10 774
Medikamente	9	45	—	—
Mehl	31 374	15 688	—	—
Musikinstrumente	—	9 800	—	2 000
Oel (Lein-, Palm-, Kokosnuß-)	380	380	—	—
Petroleum	160	640	—	—
Flüchtige Oele, Essenzen	71	2 130	—	—
Posamentierwaaren	34	680	—	—
Papier- (Schreib-)	—	—	674	1 213
Pfeffer	1 240	1 240	—	—
Reis	5 100	2 040	—	—
Stärke	600	480	—	—
Stockfisch	1 916	958	—	—
Toilettenseifen, Parfums	—	1 253	—	—
Uhren und Geschmeide	—	160	—	5 293
Werkzeuge (Stahl-)	1 311	1 442	12 329	14 772
Zink	72 067	47 564	—	—
Zimmet	238	595	—	—
Zinn	264	580	—	—
Zucker	49 394	42 997	—	—
Verschiedene Artikel	—	5 769	—	5 421

5. Die Deutschen Firmen.

Die Lage der spezifisch Deutschen Geschäfte, die in den vorigen Berichten schon als eine im Vergleich zu den früheren Jahrgängen weniger befriedigende bezeichnet wurde, ist im verflossenen Jahre im Allgemeinen dieselbe geblieben. Die inländischen Kaufleute treten nach und nach in die Geschäfte, welche die Deutschen eröffnet haben, ein und bringen den Sizilianischen Handel, der vor einigen Jahrzehnten ganz in fremden Händen war, in Sizilianische zurück.

6. Schluß.

Die Bedeutung Messinas als Handelsemporium und Schifffahrtsstation ist seit Aufhebung seiner Freihafenstellung gesunken und muß folgerichtig seiner Lage an der nordöstlichen, von dem Hinterlande durch eine steile Bergkette getrennten Spitze Siziliens wegen, in den nächsten Jahren noch weiter heruntersinken.

Messina besitzt kein Hinterland und auch keine besonders bedeutende Industrie. Die Pelorischen Gebirge trennen es von den fruchtbaren Gebieten der Nordküste, und durch die großen Anstrengungen Catanias, durch die in dieser Stadt mit Eifer betriebenen Hafenarbeiten, sowie durch die hier mündenden Eisenbahnen von Syrakus und Palermo, Girgenti, Caltanisetta findet die Ostküste sowie das Innere der Insel ihr nächstliegendes Handelsemporium in Catania.

Messina bleibt mehr und mehr auf die schmale Landstrecke zwischen dem Meere und den Pelorischen Bergen, vom Faro bis an die Grenzen der Provinz Catania, bei dem Flusse Alcantara, eingezwängt.

Die städtische wie die Provinzial-Verwaltung suchen diese drohende Gefahr durch Erbauung einer, die Pelorischen Berge hinter Messina durchschneidenden Eisenbahnlinie nach Palermo zu beseitigen; diese Eisenbahn existirt aber bis jetzt nur im Projekt, es können noch Jahre vergehen, ehe auch nur der erste Spatenstich gemacht wird, und es ist daher zu befürchten, daß sich bis dahin der Handel an die neueren, jedenfalls bequemeren Wege gewöhnt haben wird.

Auf der Nordküste Siziliens blüht der früher ganz unbedeutende Hafen von Milazzo zusehends auf, und der Ausfuhrhandel von Wein und Agrumen konzentrirt sich in dieser Stadt. Aus der diesem Platze gewidmeten nachfolgenden Rubrik ist die Zunahme seiner Ausfuhr in den letzten 10 Jahren ersichtlich.

Wie die Verhältnisse liegen, scheint Messina mehr und mehr von der früher von ihm eingenommenen Stellung zu einer sekundären herabgedrückt zu werden und lediglich nur noch als Sizilianischer Ausgangspunkt der direkten Linie Reggio—Palermo und als Zwischenstation zwischen den Inseln und dem Festlande, dann Dank seines geschützten, außerordentlich günstigen Hafens, als Stationsplatz für Schiffe dienen zu sollen, die zwischen dem Orient und dem nördlichen Mittelmeer fahren, sowie für die meist auf Order wartenden Deutschen Schiffe. Was aber den eigentlichen Export und Import von und nach Sizilien anbetrifft, so ist vorauszusehen, daß Messina in näherer oder fernerer Zukunft entschieden weniger in Betracht kommen wird, als die günstiger gelegenen Häfen auf der Nord- und Ostküste.

In den beiden großen Emporien und Endstationen der Eisenbahn- und Dampfschifflinien Palermo und Neapel dürfte sich, mehr noch als bisher, der ganze Süditalienische Verkehr konzentriren.

B. Milazzo.

Schiffsankünfte im Jahre 1880.

Nationalität der Schiffe.	Segelschiffe. Anzahl.	Segelschiffe. Tonnen.	Dampfschiffe. Anzahl.	Dampfschiffe. Tonnen.
Italienische	1030	51 544	144	46 382
Griechische	11	1 801	—	—
Deutsche	—	—	1	963
Französische	3	263	11	5 911
Schwedische und Norwegische	—	—	1	431
Dänische	1	192	2	1 687
Russische	—	—	3	3 061
Britische	—	—	35	29 838
Zusammen	1045	53 800	197	88 273

Uebersicht der hauptsächlichsten Ausfuhrartikel.

Jahre.	Wein. Hektoliter.	Olivenöl. Kilogr.	Orangen u. Citronen. Kilogr.	Dünger. Kilogr.	Schwefel. Kilogr.
1871	1 479	437 292	—	—	—
1872	30 914	816 909	—	—	—
1873	21 411	434 906	2 903	—	—
1874	5 002	212 450	254 868	—	—
1875	22 427	620 985	205 216	—	—
1876	24 384	471 381	676 000	4 197	40 635
1877	20 962	117 449	935 600	80 122	135 912
1878	29 882	53 824	1 251 062	130 000	—
1879	27 763	12 938	2 449 902	910 000	—
1880	50 168	354 200	3 657 700	—	—
1. Quartal 1881	32 500	79 400	1 446 200	—	

Uebersicht der hauptsächlichsten Einfuhrartikel.

Jahre.	Getreide. Kilogr.	Steinkohle. Kilogr.	Binsen. Kilogr.	Bauholz. Kilogr.
1871	4 573 615	351 000	—	25 000
1872	4 301 287	240 000	11 400	—
1873	6 249 611	362 355	11 300	—
1874	7 103 625	1 034 000	—	22 340
1875	5 851 197	622 000	—	172 000
1876	3 893 900	953 000	13 100	287 000
1877	—	1 640 650	20 400	85 000
1878	5 834 640	941 000	—	185 330
				Maschinen. Kilogr.
1879	5 122 684	1 339 000	—	—
1880	1 747 713	1 147 250	31 450	33 630
1. Quartal 1881	—	150 000	—	61 574

C. Terranova.

Der Handel nahm im Jahre 1880 einen so ermuthigenden Aufschwung, wie es seit vielen Jahren nicht der Fall gewesen war.

Einfuhr.

Der Werth der Einfuhr belief sich
im Jahre 1879 auf..... 603 996 Lire,
„ „ 1880 „ ..... 763 646 „
mithin im Jahre 1880 mehr 159 680 Lire.

Die wichtigsten Gegenstände der Einfuhr des Jahres 1880 waren die folgenden:

	Menge: Centner.	Werth: Lire.
Steinkohle	10 088	63 852
Bauholz	18 759	89 939
Gewebe	598	186 711
Stockfisch	1 001	51 051
Petroleum	1 950	71 145
Reis	1 716	60 129
Getreide	3 731	88 893

Eine stärkere Einfuhr fand während des Jahres 1880 in folgenden Artikeln statt:

Getreide für 72 497 Lire, weil man in Folge der schlechten Produktion in 1879 in den ersten Monaten des Jahres 1880 aus Mangel an Bedarf auf den Import angewiesen war, um dem Lokalbedürfniß zu genügen.

Heringe für 17 392 Lire,
Stockfisch „ 13 923 „
Reis „ 15 836 „
} Ursache der Zunahme war die übertriebene Preissteigerung des Brots im Winter, wodurch die arbeitende Klasse auf weniger theure Lebensmittel angewiesen wurde.

Steinkohle für 58 370 Lire,
Brennholz „ 22 874 „
Blei „ 1 121 „
Pech „ 2 459 „
Petroleum „ 37 434 „
} in Folge des Aufschwunges von Handel und Industrie, die sich nach der reichlichen Ernte in 1880 wieder belebten.

Eine Abnahme in der Einfuhr hatten 1880 zu verzeichnen:

Kaffee für 5 890 Lire,
Rum „ 4 361 „
Zucker „ 20 630 „
Manufakturen „ 41 183 „
Bauholz „ 6 630 „
Eisen „ 588 „
Kupfer „ 2 449 „
} Die Verminderung ist dem Umstande zuzuschreiben, daß in 1879 während der allgemeinen Kalamität und des Arbeitsmangels eine große Quantität nicht untergebracht werden konnte und daher auf 1880 übertragen wurde, so daß ein neuer Import unnöthig war.

Kleie für 995 Lire, in Folge reichlicher Produktion.

Ausfuhr.

Der Werth der Ausfuhr belief sich

im Jahre 1879 auf	1 759 348 Lire,
„ „ 1880 „	2 530 645 „
demnach im Jahre 1880 mehr	771 297 Lire.

Die bedeutendsten Artikel der Ausfuhr des Jahres 1880 waren nachstehende:

	Menge: Centner.	Werth: Lire.
Käse	858	66 555
Getreide	83 213	1 749 070
Baumwolle	2 665	337 696
Baumwollsamen	6 877	68 850
Kork	4 290	164 092
Nüsse	455	51 409

Der Mehrwerth der Ausfuhr des Jahres 1880 gegenüber dem Vorjahre rührte von der reichlichen Ernte hierselbst her, in Folge deren in 1880 folgende Artikel mehr produzirt wurden, von denen mehr zur Ausfuhr gelangten:

Soda um 8 287 Lire,
Getreide „ 711 934 „
Baumwolle „ 2 881 „
Binsen „ 689 „
Baumwollsamen „ 51 765 „
Kork „ 47 531 „
Haselnüsse „ 1 684 „
} In Baumwolle und Getreide war die Zunahme in der Produktion sehr erheblich, weil außer der bedeutenden Quantität in 1879 die Preise um 25 bis 40 pCt. höher waren, und daher beim Export in dieser Periode erhebliche Beträge repräsentirten im Verhältniß zu der geringeren exportirten Menge.

Schwefel um 6014 Lire, in Folge guter Ausbeutung einer neuen Grube.

Dagegen verminderte sich die Ausfuhr von

Käse um 28 586 Lire,
Agrumen (Orangen und Citronen) „ 13 235 „

nicht wegen geringerer Produktion, sondern wegen verminderter Nachfrage.

Johannisbrot um 17 697 Lire, in Folge geringerer Produktion.

Wirthschaftliche Lage.

Dieselbe hat sich in Folge der reichen Ernte beträchtlich verbessert, an Arbeit ist kein Mangel, und da die kritische Periode des Winters überstanden ist, ohne daß große Noth droht, so hofft man, daß im Jahre 1881 die Lage der Arbeiter eine günstigere sein wird.

Landwirthschaft.

Bis in die letzten Tage des Dezembers 1879 erregte der Anblick der weiten und fruchtbaren Ebene, die einer Wüste glich, da anhaltende Dürre das Keimen der Saaten verhindert hatte, lebhafte Besorgnisse, bis im Januar 1880 wohlthuende Regengüsse eintraten und die Saaten gediehen, so daß der gegenwärtige Stand der Felder als zufriedenstellend bezeichnet werden kann.

Schiffsbewegung im Jahre 1880.

Eingang.

Nationalität der Schiffe.	Mit Ladung. Anzahl.	Tonnen.	In Ballast. Anzahl.	Tonnen.	Zusammen. Anzahl.	Tonnen.
Italienische	130	3153	72	3862	202	7015
Britische	—	—	3	1594	3	1594
Ueberhaupt	130	3153	75	5456	205	8609
Ausgang.						
Italienische	202	7015	—	—	202	7015
Britische	3	1594	—	—	3	1594
Ueberhaupt	205	8609	—	—	205	8609

Deutsche Schiffe haben den Hafen nicht angelaufen.

D. Pizzo.

Im Laufe des Jahres 1880 kam weder eine Einfuhr noch eine Ausfuhr vor.

E. Gioja Tauro.

Im Laufe des Jahres 1880 landeten in Gioja Tauro 9 Schiffe mit Ballast, von zusammen 1423 Tonnen Tragfähigkeit.

Es segelten hingegen von derselben Rhede 12 Schiffe von zusammen 1851 Tonnen Tragfähigkeit mit Olivenöl ab.

Außerdem landete ein Dampfschiff unter Deutscher Flagge von 722 Tonnen Gehalt mit Ladung von Stückgütern und kompletirte seine Ladung durch Olivenöl.

F. Catania.

Das Jahr 1880 hat sich im Ganzen besser herausgestellt, als Anfangs erwartet wurde. Die Ernten sind sowohl für Getreide, als für Olivenöl, Citronen, Apfelsinen ꝛc. gut gewesen. Dagegen ward die Weinproduktion nur auf ungefähr die Hälfte der gewöhnlichen Jahrgänge geschätzt.

In den amtlichen statistischen Tabellen wird Catania bezüglich der Citronen- und Apfelsinenkultur die Ueberlegenheit über Messina, Palermo, Syrakus, Catanzaro, Reggio-Calabria und Porto Maurizio zugestanden. Aber auch in Bezug auf Industrie ist hier ein Fortschritt zu erkennen: Mosaik- und Cementarbeiten, Glasmalerei, Spiegel- und Eisenbettenfabrikation, sowie eine große Schwefelraffinerie sind dem Jahre 1880 zu verdanken.

Die Schiffsbauten (bis zu 800 Tonnen) und Schiffswerfte bei Riposto, am östlichen Fuße des Aetna, machten Catania Ehre, und sobald der schon jetzt den Schiffen zum Schutz gereichende neue Hafendamm des Platzes vollendet sein wird, wird die Schiffskonstruktion durch den Bau eines Dockyard nicht nur für Schiffe größeren Tonnengehaltes möglich sein, sondern auch eine entschiedene Wirkung auf den hiesigen Handel ausüben und eine nicht zu verhehlende Wichtigkeit auf die Hafenbewegung haben.

Daß dies schon jetzt zum Theil der Fall ist, beweist der Vergleich der Schiffsbewegung des Hafens mit anderen Jahren.

Deutsche Schiffe kamen bis vor wenigen Jahren sehr selten in diese Gegend.

1878 liefen	.....	10	Dampfschiffe	ein von	6 702	Tonnen	und	1	Segelschiff	von	401	Tonnen,	im Ganzen von		7 103	Tonnen,
1879	„	7	„	„ „	5 324	„	„	3	„	„	914	„	„ „ „		6 238	„
1880	„	22	„	„ „	16 943	„	„	—	„	„	—	„	„ „ „		16 943	„
1881 bis 15. Juli		13	„	„ „	11 200	„	„	1	„	„	158	„	„ „ „		11 358	„

Dabei war im Jahre 1880 die gesammte Einfuhr von Waaren aus Deutschland 82 987 Ital. Lire, und die Ausfuhr dahin 77 503 Ital. Lire werth, während die allgemeine Einfuhr aus allen Ländern in Catania für das Jahr 1880 sich auf die Gesammtsumme von 12 925 337 Ital. Lire und die Ausfuhr auf 30 047 037 Ital. Lire Werth sich belief.

Die allgemeine Schiffsbewegung aus und nach allen Ländern im Hafen von Catania war im Jahre 1880 wie folgt:

Eingelaufen	746	Dampfschiffe von	599 599 Tonnen,
	422	Segelschiffe „	77 651 „
Zusammen ...	1168	Schiffe von	677 250 Tonnen.
Ausgelaufen	745	Dampfschiffe von	599 562 Tonnen,
	434	Segelschiffe „	80 175 „
Zusammen ...	1179	Schiffe von	679 737 Tonnen,

woraus man mit einer gewissen Genugthuung ersehen kann, daß, während in früheren Jahren die Ankunft eines Schiffes unter Deutscher Flagge hier als ein Ereigniß betrachtet wurde, im Jahre 1880 die Deutsche Handels- und Dampferflotte ungefähr den vierzigsten Theil an der allgemeinen Bewegung dieses Hafens genommen hat, und daß es in der Natur der Sache liegt, daß die Deutschen Verbindungen mit diesem Centrum reicher Produktion zunehmen werden, ersieht man aus der steigenden Schifffahrt und aus der stets wachsenden Wichtigkeit der Stadt Catania.

Diese üppige und reiche Provinz, welche nach der Zählung von 1879 eine Bevölkerung von 539 233 Seelen, wovon 100 000 auf Catania kommen, hat, erzeugt verschiedene wichtige Produkte, aber hauptsächlich hervorzuheben ist, daß

1) die 51 Schwefelgruben, welche in der Provinz Catania liegen und mit ungefähr 2000 Grubenarbeitern betrieben werden, jährlich eine Produktion von einer halben Million Kantar (je zu 80 Kilogramm) gebrannten Schwefel geben, deren Minimalwerth 3 250 000 Ital. Lire vorstellt;

2) daß die jährliche Produktion von Citronen und Apfelsinen auf ungefähr 500 000 Kisten im Werthe von 2 500 000 Ital. Lire geschätzt wird;

3) daß die Rebenkultur auf bedeutender Höhe steht und fortwährend im Steigen ist.

Diese Provinz ist vollkommen von der Phylloxera frei. Der zu Weingärten benutzte Boden derselben betrug bis zum Jahre 1879 37 118 Hektar und giebt im Mittel eine jährliche Produktion von 723 801 Hektolitern Wein, die durchschnittlich einen ungefähren Werth von 18 295 024 Ital. Lire darstellen und seit wenigen Jahren hauptsächlich nach Frankreich ausgeführt werden. Aber auch mit Deutschen Häusern sind im Jahre 1880 Proben gemacht worden, welche zu gegenseitiger Zufriedenheit ausfielen. — Es wäre jedoch wünschenswerth, daß man nähere Mittheilungen über die Anforderungen besäße, welche im Ganzen in Deutschland gemacht werden, damit die hiesigen Weinbesitzer Kenntniß davon hätten. Besser noch wäre es, wenn man eine Analyse hätte über die Grade des Alkohol-, Tannin- und Zuckergehalts, welche beliebte Deutsche Weine (seien es weiße oder rothe) besitzen. Man würde hier sicherlich bei der Weinlese und bei dem Gährungsprozeß Rücksicht darauf nehmen.

Einfuhr Deutscher Erzeugnisse im Hafen von Catania im Jahre 1880.

	Kilogr.	Werth: Ital. Lire.
Fische, getrocknete und geräucherte ..	105 800	52 900
Wein und Spiritus	732 000	21 960
Glaswaaren	7 015	4 465
Kurzwaaren	153	1 482
Klaviere	1	700
Mobilien	304	668
Verschiedenes	638	812
Zusammen ...	—	82 987

Ausfuhr aus Catania nach Deutschland im Jahre 1880.

	Kilogr.	Werth: Ital. Lire.
Schwefel	3 958 578	475 029
Citronen und Apfelsinen	491 224	147 367
Mandeln	11 900	23 800
Haselnüsse	13 700	9 590
Verschiedenes	203	1 717
Zusammen ...	—	657 503

G. Reggio in Calabrien.

Ein- und Ausfuhr im Jahre 1880.

Einfuhr direkt aus dem Auslande.

Wein in Flaschen	480	Flaschen,
Zucker	7546	Kilogramm,
Kaffee	5414	„
Gewebe, leinene	467	„
„ gefärbte	1682	„
„ gemischte	339	„
„ wollene	873	„
Papier	647	„
Gegerbte Häute	5873	„
Eisen, geschmiedetes	1545	Centner,
Eiserne Werkzeuge	25	„
Werksteine	660	„
Steinkohle	8928	„
Glaswaaren	500	„
Getreide	9412	„
Mehl	974	„
Fische, gedörrte	356	„
Wachs	14	„
Käse	19	„
Kurzwaaren	12	„

Ausfuhr direkt nach dem Auslande.

Olivenöl	65 333	Centner,
Wein	13 165	Hektoliter,
Essenzen	10 733	Kilogramm,
Kokons	1 063	„
Holzkohle	2 593	Centner,
Faßreife	7 953	„
Binsenrohr	2 660	„
Trockene Früchte	65	„
Frische Früchte	443	„
Dünger	190	„

V.]

Griechenland.

Jahresbericht des Vizekonsulats in Zante für 1880. [1])

Das Jahr 1880 ist für den Handel von Zante kein günstigeres als sein Vorgänger 1879 gewesen. Die Statistik weist zwar ungefähr gleiche Beträge in der Ein- und Ausfuhr der beiden Jahre auf, doch klagt man allgemein darüber, daß es mit dem Handel im Berichtjahre immer schlimmer gegangen ist. Das ist auch wohl erklärlich, wenn man die beängstigenden politischen Verhältnisse, das außerordentliche Aufgebot zum Militärdienst, und die nicht besonders günstigen Ernteergebnisse bedenkt. Von einer Erleichterung durch den Gewerbfleiß ist keine Rede: derselbe bleibt auf die Fabrikation einer ordinären Seife beschränkt, die im Auslande nur in der Türkei Absatz findet.

Der Werth der Gesammteinfuhr belief sich

	im Jahre	1880	auf	2 832 100	Mark,
gegen	„ „	1879	„	2 679 700	„
	„ „	1878	„	4 053 080	„
und	„ „	1877	„	3 432 960	„

Rußland nimmt, wie immer, mit seinen Getreidesendungen den Löwenantheil daran. In zweiter Linie kommt Oesterreich-Ungarn; der Einfuhrhandel mit und über Triest nimmt immer größere Dimensionen an. Dies mag wohl auch Deutschland zugute kommen, das seine Waaren meist über Triest sendet. Direkte überseeische Verbindung mit Deutschland existirt nicht, weshalb Deutschland auch nicht in der Einfuhrliste erscheint.

Die Gesammtausfuhr betrug an Werth

	im Jahre	1880	...	3 183 400	Mark,
gegen	„ „	1879	...	3 059 300	„
	„ „	1878	...	2 038 640	„
und	„ „	1877	...	4 296 480	„

Den Hauptposten bilden die Korinthen, und zwar diejenigen, die auf der Insel selbst produzirt werden, sowie die von der benachbarten Küste Griechenlands, welche hier zur Ausfuhr kommen. Die Korinthenernte von Zante ist quantitativ ungefähr wie die des Vorjahres ausgefallen, qualitativ aber geringer, weil das Wetter während der Lese nicht günstig war. Trotzdem sind dafür — Dank der Nachfrage aus Frankreich, dessen Weinfabrikation seit einigen Jahren dem Korinthenhandel einen bedeutenden Aufschwung gegeben hat — ziemlich hohe Preise erzielt worden, und zwar 19 bis 23 Mark für 50 Kilogr. in Fässern frei an Bord Zante.

Nächst den Korinthen ist für Zante das Olivenöl von Bedeutung. Der Ernteertrag von 1880 wird auf etwas über eine halbe Durchschnittsernte, nämlich auf etwa 3000 Tuns, geschätzt. Die Qualität ist sehr gut ausgefallen, und die Preise wohlfeil; gegen Ende des Jahres waren letztere Parität von etwa 70 Mark für 100 Kilogr. frei an Bord hier in Italienischen Gebinden. Der größte Theil des Produkts wird jedoch im Lande selbst verbraucht; die Ausfuhr hat kaum je 1000 Tuns in einem Jahr überstiegen und nimmt meist den Weg nach England.

Die Wein-Ernte war 1880 befriedigend, und die Zantioten bekommen einen gesunden Wein (das Volk trinkt ihn gern und singt dabei bis spät in die Nacht seine harmonischen Weisen) zu wohlfeilen Preisen — etwa 15 bis 30 Pfennige für das Liter, je nach Qualität — zu trinken. Zum Export kommt wenig oder gar nichts.

Schifffahrt. Die Deutsche Flagge erscheint im Hafen von Zante sehr selten. Im Berichtjahre ging wiederum nur ein einziges Deutsches Fahrzeug hier ein und aus. Wie aus der am Schlusse angefügten Gesammtübersicht des hiesigen Schiffsverkehrs erhellt, sind es die Griechischen, Oesterreichisch-Ungarischen und Britischen Schiffe, die den Hauptverkehr mit dem In- und Auslande unterhalten.

Kurse. Die Wechselkurse und das Goldagio sind in Folge des Zwangsumlaufs der Banknoten der Jonischen Bank und der Griechischen Nationalbank fortwährenden Schwankungen unterworfen. Papier auf London, 3 Monate dato, wurde während des Jahres mit 28 bis 30,30 alten Drachmen für das Pfund Sterling bezahlt, was mit etwa 1 bis 10 pCt. über pari gleichkommt. Die anderen Wechselsorten sowie das Gold folgten in demselben Verhältniß, der Spekulation ein weites Feld bietend.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 442.

Werth der Einfuhr in

Waaren.	Aus Amerika.		Aus England.		Aus Frankreich	
	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.
Getreide und Mehl	—	—	—	—	—	—
Baumwollwaaren und Baumwollgarn	—	—	262 843	185 000	481	300
Woll- und Tuchwaaren	—	—	125 265	89 500	1 767	1 300
Seidene und andere Stoffe	—	—	16 672	12 000	1 417	1 000
Kaffee	—	—	11 129	9 000	6 894	4 900
Zucker	—	—	9 474	7 000	—	—
Reis	—	—	1 339	1 000	—	—
Stockfisch, Kaviar und Eingesalzenes	128 342	92 000	48 549	34 700	1 371	1 000
Früchte, Gemüse und Eßwaaren	—	—	13 328	9 500	4 248	3 000
Holz, Faßdauben und Reife	—	—	120	—	506	400
Schwefel	—	—	—	—	—	—
Petroleum und Lichte	66 836	50 000	—	—	2 062	1 400
Kurz-, Glas-, Porzellan-, Thon- und andere Waaren	—	—	19 216	13 700	28 640	20 500
Eisen und andere Metalle	—	—	10 708	7 700	10 853	7 800
Verschiedene Artikel	927	700	194 771	139 100	18 783	13 400
	196 105	142 700	713 414	508 200	77 022	55 000

Die Beträge in Drachmen sind die Werthe nach Angaben des Zollamts, auf Grund der Zollerhebung berechnet; diejenigen in nicht wenige sein sollen).

Werth der Ausfuhr von

Waaren.	Nach Amerika.		Nach Deutschland, den Niederlanden und Belgien.		Nach England.		Nach Frankreich.	
	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.
Korinthen	210 000	190 000	888 517	814 000	1 543 497	1 400 000	328 038	285 000
Olivenöl	—	—	—	—	234 913	200 000	—	—
Seife	—	—	—	—	94 744	68 000	—	—
Verschiedene Artikel	—	9 000	—	34 000	1 800	71 200	4 222	6 000
	210 000	199 000	888 517	848 000	1 874 954	1 739 200	332 260	291 000

Hinsichtlich der Feststellung der Beträge gilt das am Schlusse der Uebersicht der Einfuhr Bemerkte.

Korinthen-Ausfuhr von Zante im Jahre 1880.

Nach	Zante-Frucht. Ernte von 1880. Engl. Tons.	Morea-Frucht. Ernte von 1880. Engl. Tons.	Insgesammt. Ernte von 1880. Engl. Tons.
England	2138	3106	5244
den Vereinigten Staaten von Amerika	—	102	102
den Niederlanden	1558	—	1558
Belgien	677	—	677
Deutschland[1]	—	—	—
Triest	—	6	6
Rußland	—	151	151
Frankreich	497	17	514
verschiedenen Ländern	3	10	13
Zusammen	4873[2]	3392	8265

[1] Außer diesen direkten Verschiffungen importirt Deutschland auch indirekt über London, die Niederlande und Belgien.

[2] Dies war auch die ganze Jahresernte von Zante.

Zante im Jahre 1880.

Aus Italien.		Aus Oesterreich-Ungarn.		Aus Rußland.		Aus der Türkei.		Zusammen.	
Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.
—	—	4 826	3 500	1 465 243	1 050 000	95 961	68 500	1 566 030	1 122 000
4 760	3 400	133 882	95 000	—	—	—	—	401 966	283 700
17 675	12 600	59 507	42 500	—	—	—	—	204 214	145 900
13 646	9 700	36 564	26 000	—	—	—	—	68 299	48 700
—	—	123 992	90 000	—	—	—	—	142 015	103 900
—	—	236 321	172 000	—	—	—	—	245 795	179 000
30 788	23 500	32 342	25 500	—	—	26	—	64 495	50 000
34 573	24 600	2 332	1 700	—	—	25 021	18 000	240 188	172 000
2 512	1 800	45 738	3 300	2 672	1 900	18 882	13 400	87 380	32 900
59 778	42 700	108 282	77 300	—	—	—	—	168 686	120 400
115 865	82 800	—	—	—	—	—	—	115 865	82 800
2 847	2 000	4 957	3 500	—	—	—	—	76 702	56 900
12 758	9 000	122 102	87 200	—	—	—	—	182 716	130 400
118	—	65 456	46 700	—	—	304	200	87 439	62 400
22 207	15 900	81 574	58 200	13 563	9 600	5 912	4 200	337 737	241 100
317 527	228 000	1 057 875	732 400	1 481 478	1 061 500	146 106	104 300	3 989 527	2 832 100

Mark sind die wirklichen ungefähren Werthe, zum Durchschnittspreise jedes Artikels berechnet (natürlich außer den geschmuggelten, deren

Zante im Jahre 1880.

Nach Italien.		Nach Oesterreich-Ungarn.		Aus Rußland.		Nach der Türkei.		Zusammen.	
Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.	Drachmen.	Mark.
9 000	7 800	18 889	17 900	35 500	39 000	1 004	900	3 034 445	2 754 600
—	—	—	—	—	—	5 524	4 000	240 437	204 000
2 763	2 000	1 626	1 200	954	600	19 509	14 000	119 596	85 800
3 737	2 900	11 597	8 700	1 000	2 700	6 417	4 500	28 773	139 000
15 500	12 700	32 112	27 800	37 454	42 300	32 454	23 400	3 423 251	3 183 400

Schiffsverkehr im Hafen von Zante im Jahre 1880 von Schiffen über 25 Tonnen Gehalt.

Ein- und ausgelaufen:

Nationalität.	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Zusammen.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Griechische	165	74 171	373[1]	42 777	538	116 948
Oesterreichisch-Ungarische	137	112 783	19	3 120	156	115 903
Britische	33[2]	29 803	22[2]	2 922	55	32 725
Italienische	1	911	29	2 460	30	3 371
Türkische	—	—	10[1]	1 345	10	1 345
Niederländische	1[2]	924	1	115	2	1 039
Russische	—	—	2[1]	412	2	412
Deutsche	—	—	1[2]	136	1	136
Norwegische	1[2]	324	—		1	324
Französische	1	26	—		1	26
Zusammen	339	218 942	457	53 287	796	272 229
gegen im Jahre 1879	179	74 342	781	205 614	960	279 956

[1]) Meist Getreideladungen aus Rußland, Rumänien und der Türkei.

[2]) Größtentheils Korinthen- und Olivenöl-Ladungen nach England, dem Europäischen Kontinent und Amerika. Die Griechischen und Oesterreichischen (Lloyd-) Dampfschiffe sind die regelmäßig verkehrenden Postdampfer.

IX.] **Salvador.**

Bericht des Konsulats zu Santa Ana über Handel und Schifffahrt im Freistaate Salvador während des Jahres vom 1. Oktober 1879 bis 30. September 1880.[1])

Im letzten Jahre sind dem hiesigen Handel im Allgemeinen keine besonderen günstigen Vorkommnisse zu Theil geworden, und was die Bodenkultur anbetrifft, so hat dieselbe durch die Heuschreckenplage, namentlich in den östlichen Departements, sehr starken Schaden erlitten, da fast sämmtliche Indigo- und Maisanpflanzungen zerstört wurden, wodurch nahezu eine Hungersnoth hervorgerufen wurde, so daß sich die Landesregierung veranlaßt sah, Mais von San Francisco (Californien) kommen zu lassen und in den östlichen Departements zu wohlfeilen Preisen an die Arbeiter und Handwerker zu verkaufen, um auf diese Weise der Noth Einhalt zu thun.

Starke Erdbeben, welche im Dezember 1879 und bis in den Januar 1880 statthatten, sich aber auf die Hauptstadt und deren Umgebung auf etwa 10 Leguas im Umkreis beschränkten, alarmirten die Bevölkerung des betroffenen Striches sehr, so daß Verkehr und Handel in diesem Zeitraum ziemlich starken Schaden erlitten haben. Nachdem sich aber am 21. Januar 1880, durch ein starkes Erdbeben begleitet, in dem Landsee von Plopango drei verschiedene vulkanische Hügel bildeten, wovon zwei noch existiren und mit Kratern versehen sind, welche Rauch und Asche von sich geben, haben die Erdbeben nachgelassen, und es wurde dadurch die Bevölkerung jenes Landstriches wieder beruhigt.

In Folge einer Feuersbrunst, welche im Januar 1880 die Kaserne Nr. 1 in der Hauptstadt San Salvador total zerstörte, und wobei ein großer Theil Kriegsmaterial, als namentlich Gewehre und die dazu gehörigen Patronen, vernichtet wurde, ward von der Regierung der Ein- und Ausfuhrzoll um Ein Prozent auf die Dauer von zwei Jahren erhöht, um so derselben die nöthigen Mittel zu verschaffen, die gehabten Verluste rasch zu ersetzen.

Die Waaren-Einfuhr betrug nach der hiesigen amtlichen Statistik, welche indessen nicht richtig sein kann, da seit der Einführung des hohen Eingangszolls der Schmuggel in einem höheren Maße betrieben wird, im Berichtjahre an Fakturawerth 2 294 542 Pesos 58 Cents, gegen 2 549 160 Pesos 39 Cents in 1879, 2 399 805 Pesos 44 Cents in 1878, 2 311 042 Pesos 7 Cents in 1877 und 1 770 113 Pesos 48 Cents in 1876.

Da aber wegen des Schmuggels jedenfalls viele Fakturen in ihrem Werthe herabgesetzt wurden, so ist mit vollem Recht anzunehmen, daß etwa 25 pCt. mehr eingeführt wurden, so daß die Einfuhr im Berichtjahre sicher etwa 2 870 000 Pesos Werth erreicht hat.

Die Einfuhr vertheilte sich wie folgt:

	Pesos.	Cent.	davon aus dem Deutschen Reich: Pesos.	Cent.
Baumwollwaaren	810 276	42	6 806	32
Leinenwaaren	11 995	91	1 999	32
Wollwaaren	39 532	92	2 325	47
Seidenwaaren	29 183	55	1 215	98
Gemischte Gewebe	12 007	54	500	31
Eßwaaren und Konserven	54 480	80	1 743	39
Mehl	161 956	55	—	—
Liköre und Weine	133 618	49	13 361	85
Porzellan und Glaswaaren	29 823	6	6 561	7
Droguen, Medizinen und Parfumerien	54 645	19	10 929	4
Eisenwaaren	51 979	91	2 895	28
Kurzwaaren	411 953	87	21 627	58
Panamahüte	7 131	—	—	—
Gedruckte Bücher	13 780	18	65	36
Maschinen	61 657	72	4 932	62
Verschiedene zollfreie Artikel	26 243	36	183	68
Gemünztes Geld	384 276	11	—	—
Zusammen	2 294 542	58	75 147	27

Die Ausfuhr stellte an Werth sich auf:

	Pesos.	Cent.	davon nach dem Deutschen Reich: Pesos.	Cent.
Indigo	1 173 672	50	50 850	—
Reis	38 711	58	—	—
Stärke	377	76	—	—
Balsam	33 725	—	10 375	—
Kaffee	2 440 087	97	253 785	20
Ochsenhäute	43 007	10	1 882	50
Rehfelle	5 215	50	—	—
Kautschuk	15 834	10	—	—
Rohzucker	67 687	4	—	—
Baumwollene Gewebe	8 959	75	—	—
Cigarren	27 493	—	—	—
Rohtabak	56 491	10	—	—
Gemünztes Geld	158 925	—	1 152	—
Erze	93 417	72	—	—
Silber in Barren	101 569	70	—	—
Weißer Zucker	343	29	—	—
Konkretzucker	459	64	—	—
Kupfer	260	50	—	—
Verschiedene Artikel	6 850	5	14	68
Zusammen	4 273 088	30	318 059	38

Hiervon wurden allein vom Hafen Acajutla ausgeführt:

	Pesos.	Cent.	davon nach dem Deutschen Reich: Pesos.	Cent.
für	2 099 254	92	246 799	50

In den vier Vorjahren stellte sich der Werth der Ausfuhr wie folgt:

1879	4 122 888	Pesos 5 Cents,
1878	3 265 790	„ 67 „
1877	3 957 676	„ 71 „
1876	3 348 633	„ 74 „

Eingangszölle setzen sich zusammen wie folgt:

in Baargeld	32 pCt.				= 32,00 pCt.,
„ Papiergeld	15 „	zu 99 pCt.	in Baargeld		= 14,85 „
„ Libramientos	15 „	„ 98 „	„	„	= 14,70 „
„ Billeten	10 „	„ 24½ „	„	„	= 2,45 „
					64,00 pCt.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 254.

Ausfuhrzölle: Auf alle Waaren und Produkte 2 pCt. vom Werth, nur auf Indigo 3 Pesos 12½ Cents für jeden Ballen von 150 Pfund Netto.

Indigo. Die Ernte betrug nur 7829 Seronen zu 150 Pfund Netto, und der Preis schwankt in Folge der geringen Quantität bei im Uebrigen guter Qualität zwischen 8 und 10 Realen für das Pfund. Die Kleinheit der Ernte war die Folge der Heuschreckenplage und der Lebensmittelnoth in den östlichen Departements. Die Hauptmessen von Chalatenango, San Miguel, Sensuntepeque und San Vicente waren gut besucht. Nach Deutschland wurden 339 Seronen ausgeführt.

Kaffee. Die Ernte des Jahres 1880 war eine mittelmäßige, wenn dabei veranschlagt wird, daß schon ein großer Theil der in den fünf früheren Jahren gemachten Anpflanzungen sein Ergebniß mit hinzutrug. Es wurden im Ganzen etwa 165 000 Spanische Centner produzirt, wovon 162 750 Centner ausgeführt wurden; davon 17 000 Centner nach Deutschland direkt. Ueber den Hafen Acajutla wurden im Ganzen 133 400 Centner ausgeführt, davon 15 500 Centner nach Deutschland.

Die Preise standen von 12½ bis 15 Pesos für den Centner, frei an Bord. Die Ernten nehmen in jedem Jahre noch zu, da die Bäume erst nach 3 bis 4 Jahren nach der Anpflanzung Erträgnisse zu geben anfangen.

Balsam. Die Ernte von 1880 war eine gewöhnliche, doch wurden die Bäume sehr mitgenommen, da wegen der hohen Preise, welche hier bezahlt wurden, die Indianer möglichst viel an den Markt bringen wollten. Nach Deutschland gingen 10 375 Pfund. Die Preise variirten zwischen 10 und 12 Realen für das Pfund.

Die Ein- und Ausfuhrzölle ergaben im Berichtjahre 1 340 191 Pesos 1 Cent, das Branntweinmonopol 860 905 Pesos 38 Cent, das Salpeter- und Pulvermonopol 26 395 Pesos 42 Cent.

Telegraph. Während des Berichtjahres wurde eine neue Linie in der Länge von 73 Meilen zwischen Chalatenango und Ocotepeque (im Freistaat Honduras) neu eröffnet und eine Telegraphistenschule errichtet.

Schifffahrtsbewegung. Während des Jahres 1880 sind in den drei Häfen dieses Freistaats, La Union, La Libertad und Acajutla, angekommen und abgegangen:

252 Dampfschiffe	mit einem Gehalt von	430 080	Tonnen,
und 82 Segelschiffe	„	„	„	„	26 529	„
zusammen 334 Schiffe	„	„	„	„	456 609	Tonnen.

Sämmtliche Dampfschiffe waren Amerikanische, von den Segelschiffen 15 Deutsche mit 6358 Tonnen Gehalt, welche Stückgüter brachten.

Banken. Am 5. Mai 1880 schloß die hiesige Regierung einen Kontrakt mit Juan Francisco Medina wegen Gründung des Banco International del Salvador, welcher dann auch definitiv im September 1880 mit einem Nominalkapital von 700 000 Pesos ins Leben gerufen wurde. Das Kapital ist durch 140 Aktien zu 5000 Pesos vertreten, und die Bank beschäftigt sich vorläufig mit dem Diskontiren von Wechseln und der Annahme von Depositen.

Wechselkurse. Wechsel sind in diesem Lande zeitweilig sehr reichlich angeboten, und zwar fällt die Periode der wohlfeilen Wechselprämie mit derjenigen der Indigo- und Kaffee-Ernten zusammen, während die Prämie in der Zeit, wo keine Ausfuhrprodukte vorhanden sind, immer höher geht. Die höchste Prämie wurde notirt im Juli und August (auf London 14, auf Paris 12, auf Deutschland 11 pCt.), die niedrigste im Januar (bezw. 8, 6 und 5 pCt.), wobei das Pfund Sterling = 5 Pesos, 5 Franken = 1 Peso, 4 Mark = 1 Peso angenommen werden.

Zinsen. Der Zinsfuß für erstes Papier war 1 pCt. monatlich, und nur während der Indigomessen wurde bis 1½ pCt. pro Monat bewilligt.

Kredit. Das Kreditsystem hat durch die starke Konkurrenz arg gelitten. Es ist jetzt Gebrauch, bei Waarenverkäufen 6 Monate Ziel zu bewilligen, doch ist auf den Eingang des Geldes am Verfalltermin nicht fest zu rechnen.

Geld. Das bisher in Umlauf gewesene sogenannte geschnittene Geld ist in Folge Dekrets der Regierung durch sämmtliche Regierungskassen bis Ende Januar 1882 einzulösen.

X.]

Paraguay.

Jahresbericht des Vizekonsulats in Asuncion für 1880.[1])

Der noch nicht im Druck erschienenen amtlichen Statistik über die Handelsverhältnisse des Landes während des Jahres 1880 sind die folgenden Daten entnommen:

Werthe der Ein- und Ausfuhr (in Pesos fuertes zu 4 Deutschen Mark).

	1880.	1879.	1878.
Einfuhr	1 030 408	956 144	797 234
Ausfuhr.....	1 163 417	1 582 342	676 588
Zusammen..	2 193 825	2 538 486	1 473 822

Der Zoll ergab folgendes Resultat:

	1880.	1879.	1878.
Einfuhr.....	279 602	216 599	180 516
Ausfuhr	41 209	—	—
Zusammen ..	320 811	216 599	180 516

Es ist eine stete Zunahme des Handels in den letzten drei Jahren bemerklich, mit Ausnahme des Exports, der im Berichtjahre gegen das Vorjahr 1879 zurückblieb, weil der Tabak nicht recht gediehen war. Der gänzlich abgeschafft gewesene Ausfuhrzoll wurde im Jahre 1880 theilweise wieder eingeführt, und zwar auf die beiden Artikel Yerba und Häute.

Die hauptsächlichsten Einfuhrartikel waren folgende:

		Werth: Pesos fuertes.
Baumwollzeuge (Shirting, Kattun ꝛc.)	2 488 067 Varas	201 650
Sackleinen zum Emballiren von Tabak und Yerba ..	243 578 „	17 050
Kasimire		6 890
Seidenzeug		5 000
Möbel		8 734
Schuhzeug (fertige Stiefel, Leder, Gummizeug ꝛc.)		15 632
Droguen		12 429
Mercerie-Artikel.....		72 715

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1880 II. S. 436.

			Werth: Pesos fuertes.
Fertiges Zeug, Wäsche ꝛc.			60 654
Sattlerwaaren			2 690
Verschiedene Waaren, die zollfrei eingeführt werden, wie Maschinen, Zaundraht, Tinte, Druckpapier ꝛc.			84 855
Reis	26 339	Arrobas zu 25 Span. Pfund	28 972
Zucker	3 921	Arrobas	6 157
Luzerne	15 577	„	4 673
Kaffee	1 221	„	4 273
Nudeln	2 479	„	4 958
Mehl	38 742	„	30 903
Thee	3 048	Pfund	1 219
Stearinlichte	119 050	„	11 905
Petroleum	19 015	Galon	9 507
Salz	134 245	Arrobas	16 109
Bier	8 261	Dutzend	18 587
Spanischer Wein	801	Pipas	32 040
Französischer Wein	1 600	Bordalezas	35 200
Porzellan und Glaswaaren			4 678

Die Einfuhr repräsentirt in Wirklichkeit ein bedeutend größeres Kapital, als dasjenige, welches aus den offiziellen Listen resultirt. Viele Einfuhrartikel, wie Reis, Zucker, Luzerne, Kaffee ꝛc., werden als solche wohl mit der Zeit ganz wegfallen, da dieselben mit Leichtigkeit im Lande selbst produzirt werden können.

Die Hauptausfuhrartikel waren folgende:

	Menge.		Werth: Pesos fuertes.
Yerba (Maté)	436 886	Arrobas	709 734
Tabak	89 312	„	178 624
Rindshäute	47 522	„	138 050
Holz	75 810	Varas	23 289
Orangen	12 330 350	Stück	19 728
Maniok-Stärke	23 577	Arrobas	16 504
Cigarren	7 578 195	Stück	9 094
Bretter (Cedern-)	36 043	Varas	7 208
Straußfedern	65	Arrobas	5 200
Eingemachte Früchte	3 599	„	5 038
Orangenblätteressenz	1 427	Kilogr.	4 281
Orangenschalen	2 139	„	4 278
Jaborandé	2 255	Arrobas	3 382
Gerbrinde	15 637	„	1 954
Palmen	4 758	Stück	1 903

Einen bedeutenden Ausfuhrartikel versprechen die Cigarren mit der Zeit abzugeben. Während dieselben bisher als die allerordinärsten bekannt waren und zu wahren Spottpreisen verkauft wurden (die im Jahre 1880 exportirten 7½ Millionen repräsentiren einen offiziellen Werth von nur 9094 Pesos fuertes, etwa 5 Mark das Tausend), werden sie fortan bessere Preise erlangen. Die in verschiedenen neuen Fabriken erzeugten Cigarren, in Havana-Manier aufgemacht, werden zum Preise von 10 bis 30 Pesos fuertes das Tausend verkauft und haben bereits in London einen Markt gefunden.

Die Yerba hat sich dagegen bisher in Europa keinen Eingang verschafft.

Dem Postwesen schenkt man hier allmälig mehr Aufmerksamkeit, und dasselbe ist in Folge dessen in raschem Aufschwunge begriffen. Das Hauptpostamt Asuncion wies folgenden Verkehr auf:

ins Ausland gingen	11 493	Briefe und	4 186 Packete,
vom Auslande gingen ein	12 787	„ „	18 073 „
im Ganzen	24 280	Briefe und	22 259 Packete,

zusammen 46 539 Sendungen.

Nach dem Innern wurden verschickt	7 941	Briefe und	12 855 Packete,
vom Innern kamen an	3 434	„ „	5 216 „
im Ganzen	11 375	Briefe und	18 071 Packete,
zusammen	29 446	Sendungen.	
Mit obigen	46 539	„	

ergiebt dies einen Totalverkehr des Hauptpostamts von ..... 75 985 Sendungen.

Die neun Postämter im Innern des Landes, meist erst neu eingerichtet, ergaben als Gesammtresultat ..... 24 001 Sendungen.

Hinsichtlich desjenigen von Asuncion ..... 75 985 „

umfaßte mithin der bezügliche Gesammtverkehr des Landes ..... 99 986 Sendungen, gegen 79 658 im Vorjahre.

Paraguay hat im Berichtjahre die Handelsverträge mit Brasilien und der Argentinischen Republik gekündigt, mit der Absicht, einige Veränderungen in dieselben einzuführen. Zum ersten Male hat die Regierung Paraguays einen Friedens- und Freundschaftstraktat mit Spanien abgeschlossen, der aber bisher nicht veröffentlicht worden ist. Ebenso wurde ein Vertrag mit Bolivien abgeschlossen.

Die innere Schuld ist im Jahre 1880 um 214 781 Pesos fuertes vermindert worden und wird voraussichtlich in einigen Jahren ganz getilgt sein; die äußere Schuld dagegen ist um den Betrag der Zinsen angeschwollen.

Die Regierung geht mit der Idee um, einen Telegraphen den Paraguay entlang nach dem Paraná bis an die Grenze von Corrientes zu legen, welcher dort Anschluß an die Argentinische Linie erhalten würde. Auf diese Weise käme Paraguay in telegraphische Verbindung mit Europa.

Durch Gesetz vom 7. Juni 1881 sind die Erträge des Stempelpapiers und der Gewerbepatente für die Kolonisation bestimmt worden. Der Anfang wurde schon vor dem Erscheinen jenes Gesetzes in der Villa Hayes mit einer Kolonie gemacht, die aus Angehörigen Oesterreichs, Italiens, Frankreichs und Spaniens zusammengesetzt ist und gegenwärtig etwa 40 Familien zählt. Jene Kolonie wurde zu dem Zwecke gegründet, die Argentinischerseits häufig ausgesprochene Ansicht zu widerlegen, Paraguay sei nicht im Stande, das ihm zugesprochene Departement Villa Occidental gegen die Indianer zu behaupten und zu bevölkern. Es ist nun Paraguay gelungen, durch Anlage einer Reihe vorgeschobener Forts die Indianer vollständig im Zaum zu halten und das auf diese Weise gesicherte Gebiet zu besiedeln, theils mit Kolonisten, theils mit einheimischen arbeitsscheuen Individuen, die dorthin verbannt werden und zwangsweise das Land bebauen müssen.

Außer dem Hauptzollamt Asuncion sind Nebenzollämter in Villa del Pilar am untern Paraguay und in Encarnacion am obern Paraná eingerichtet worden. Letzteres gewinnt fortwährend an Bedeutung, da man die reichen Yerba-Wälder von Tacuru-pucú am Paraná auszubeuten angefangen hat.

Druck von E. S. Mittler und Sohn in Berlin, Kochstraße 69. 70.

Handelsberichte der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

VII.]

Stockholm.

Wirthschaftliche Verhältnisse Schwedens im Jahre 1880.[1])

Das Jahr 1880 ist für Schweden in wirthschaftlicher Beziehung ein günstiges zu nennen. Nach einer sechsjährigen für Handel und Industrie gleich verderblichen Krisis zeigten sich am Schlusse des Jahres 1879 zum ersten Male im Holz- und Eisengeschäft einige Aussichten auf Besserung, und in Folge dessen wurde das neue Jahr von Jedermann mit ganz besonderen Hoffnungen erwartet. Wenn diese Hoffnungen sich nun auch nicht alle erfüllen konnten, so hat das verflossene Jahr doch alle Geschäftszweige wieder aufleben lassen und das Vertrauen geschaffen, daß die so außerordentlich lange trostlose Zeit der Krisis nun für diesmal vorüber ist.

Die Landwirthschaft kann das vergangene Jahr als ein durchaus vortheilhaftes ansehen; dasselbe ist nun das dritte einer Reihe aufeinanderfolgender Jahre, welche durch günstige Ernten viel zur Verbesserung der vorher stark geschwächten Lage des Ackerbaugewerbes beigetragen haben. Es haben sich in Folge dreier aufeinanderfolgender guter Ernten alle Bedingungen soweit gebessert, daß in Zukunft bei fortgesetzten günstigen Jahren wieder auf einen stetigen Fortschritt der Landwirthschaft zu hoffen sein wird. Auch der Mangel an Arbeitern war 1880, trotz der großen Auswanderung von Schweden, bei weitem nicht mehr so fühlbar, wie in früheren Jahren.

Die Aussichten im Holzhandel haben sich gegen das vorige Jahr um ein Bedeutendes gebessert. Die Preise begannen mit einer Steigerung gegen 1879 von etwa 2 Pfd. Sterl., welche zwar nicht das ganze Jahr hindurch anhielt, aber dennoch bewirkte, daß die Holzproduzenten nicht mehr, wie seit Jahren, mit Verlust zu arbeiten brauchten, sondern endlich wieder einen Gewinn zu buchen gehabt haben.

Nicht so günstig, wie auf dem Holzmarkte, aber ebenfalls weit mehr befriedigend, als während der verflossenen letzten sechs Jahre, liegen die Verhältnisse auf dem Eisenmarkte. Auch hier trat mit dem Anfange des Jahres 1880 eine ganz bedeutende Preissteigerung ein, und einzelnen Produzenten soll es geglückt sein, zu den hohen Anfangspreisen Verkäufe über ihre gesammte Jahresproduktion abzuschließen. Diejenigen der Produzenten aber, welche damals noch ein weiteres Steigen der Preise erhofften, haben sich bitter getäuscht gesehen, denn nach wenigen Wochen schon fingen die Eisenpreise wieder an, zurückzugehen, und sie fuhren damit bis zum Schlusse des Jahres fort.

Wenn nun auch im Ganzen genommen die Ergebnisse der Eisenausfuhr noch keine glänzenden gewesen sind, so haben sich doch die Durchschnittspreise für Stangeneisen um etwa 1 Krone 50 Oere und für Roheisen um etwa 1 Krone höher gestellt, als im Jahre 1879.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Preise, welche zu Anfang des Jahres 1880 für Holz wie für Eisen verlangt wurden, viel zu hoch gegriffen waren, um Bestand haben zu können, und diese Erfahrung hat man sich bei den Preisnotirungen zu Anfang der jetzigen Saison 1881 auch als Lehre dienen lassen.

Im Allgemeinen läßt sich annehmen, daß sowohl auf dem Eisen-, wie auf dem Holzmarkte die verhältnißmäßig geringen Lager günstig auf die Preise und damit auch auf die Jahresergebnisse für die diesjährige Exportperiode wirken werden.

Die Einfuhr Schwedens

ist für das Jahr 1880 zwar von der Zollbehörde schon jetzt zahlenmäßig zusammengestellt worden, jedoch sind diese Zahlen erfahrungsgemäß oft ungenau und den wirklichen Verhältnissen nicht völlig entsprechend, weshalb es zweckmäßiger sein dürfte, die zwar später erscheinenden, aber genauen offiziellen Nachrichten des Kommerz-Kollegiums späteren Berichten zu Grunde zu legen.

Nach denselben betrug

die Einfuhr der hauptsächlichsten Handelswaaren in Schweden 1878 und 1879:

Waaren.		1878.	1879.
Aether	Kannen	2 514	2 560
Alaun	Centner	11 913	12 904
Anis	Pfund	81 661	73 146
Antimon	„	50 392	37 662
Apfelsinen	„	633 605	597 260
Apothekerwaaren	Werth Kronen	290 139	275 057
Arsenik	Pfund	17 650	12 121
Asphalt	Centner	14 597	12 353
Band, Seiden- und Sammet-	Pfund	9 215	4 830
„ Halbseiden-	„	6 846	5 292
„ andere Arten	„	178 757	182 031
Blumen, künstliche	„	3 831	3 032
Blei, unbearbeitetes	Centner	12 359	10 478
Bleistifte	Pfund	24 305	25 768
Bleizucker	„	49 316	61 659
Tinte	„	19 127	19 705
Baumwolle	„	16 410 013	16 073 128
Branntwein u. Sprit auf Fässern:			
von Roggen	Kannen	88 496	52 470
Arak	„	400 329	327 401
Rum	„	87 186	86 738

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1880 II. S. 425.

		1878.	1879.
Cognac	Kannen	618 727	657 519
auf Flaschen	„	56 308	60 626
Bücher, gedruckte	Werth Kronen	530 654	509 961
„ miteingebundenem Schreibpapier	Werth „	94 073	83 905
Bohnen	Pfund	1 340 145	1 403 755
Feigen	„	383 481	326 685
Anchovis	„	16 712	7 043
Hering	Kubikfuß	718 321	775 885
Andere Fische, getrocknete ꝛc.	Centner	85 747	83 438
Speck	„	293 103	300 439
Phosphor	Pfund	47 310	52 589
Klee- und Grassamen	„	3 888 301	2 461 860
Bleiweiß	„	1 899 258	1 648 497
Cochenille	„	33 639	24 093
Indigo	„	67 207	80 053
Garn, Baumwoll-, ungefärbt	„	2 392 930	2 311 954
„ „ gefärbt	„	645 279	734 842
„ Kamel- u. Woll-, ungefärbt	„	241 672	242 254
„ „ „ „ gefärbt	„	909 517	1 045 033
Glas, Fensterglas	„	4 323 907	4 329 697
„ Spiegelglas, foliirt	„	135 351	108 107
„ „ unfoliirt	„	98 872	122 093
Grütze ꝛc., nicht von Getreide, Reis	„	10 775 182	9 193 618
Gold, unbearbeitet	Ort	418 300	253 166
Düngstoffe	Centner	458 809	543 233
Harz	Pfund	1 830 201	2 473 170
Hüte aller Arten	Stück	336 824	322 241
Häute und Felle, nicht Pelzwerk, unzubereitet	Centner	51 435	36 290
„ zubereitet, Sohlleder	Pfund	3 563 981	3 623 942
„ andere Arten	„	299 486	308 886
Pelzwerk, unzubereitet	„	68 951	123 578
„ zubereitet	Werth Kronen	203 951	215 933
Hopfen	Centner	7 354	5 197
Ingwer, trocken	Pfund	58 658	64 765
Instrumente, musikalische:			
Flöten	Stück	639	381
Guitarren	„	1 368	1 145
Pianofortes	„	406	429
Spieldosen	„	1 776	1 836
Orgelwerke	Werth Kronen	67 192	66 460
Schmalz	Pfund	2 400 331	2 397 400
Eisen.			
Gußeisen:			
Roheisen	Centner	312 820	266 158
Kanonen, ungebohrt	„	988	110
Grapen und Töpfe	„	5 434	2 884
nicht spezifizirte Arten	Pfund	196 549	194 579
Schmiede- oder Walzeisen:			
Anker, Ketten ꝛc.	Centner	11 215	6 358
Stangeneisen	„	37 312	35 609
Eisenbahnschienen	„	508 147	465 885
Bandeisen, Bolzen	„	46 691	51 295
Schrauben, nicht spezifizirt	„	1 077	1 708
Kassenschränke ꝛc.	Werth Kronen	31 388	34 532
Platten, unverzinnte	Centner	51 063	50 950
„ verzinnte	„	22 267	25 097
Schuhmachernägel	Pfund	41 230	24 812
Nägel von 1″ 6‴ Länge	Centner	15 384	12 269
Andere Nägel und Manufakte	Pfund	709 646	720 581
Hefe	„	109 587	102 310
Kaffee	„	24 920 420	24 235 907
Kaffeesurrogate u. gebrannter Kaffee	„	407 677	562 686
Kakao	„	108 055	84 847
Kanehl und Cassia	„	185 093	185 441
Cardamom	„	16 721	19 409
Kautschuk, bearbeitet	„	374 716	282 170
Chemisch-technische Präparate,	Werth Kronen	507 061	550 899
Chlorkalk	Pfund	1 455 280	1 516 797
Chlorsaures Kali	„	537 949	510 323
Fertige Kleider, neue	Werth Kronen	2 555 897	2 491 801
Zündhütchen	Pfund	15 372	15 165
Tischmesser und Gabeln	„	84 384	63 032
Konserven	„	257 665	283 032
Kupferplatten	Centner	7 266	6 863
Fertige Kupferarbeiten	Pfund	14 917	12 416
Korinthen	„	44 956	39 075
Korke, geschnittene	„	57 957	32 216
Lebende Thiere:			
Pferde	Stück	1 770	1 379
Rindvieh	„	2 202	2 215
Schafe	„	200	324
Schweine	„	4 650	4 295
Pulver und Patronen	Pfund	50 604	41 811
Töpferarbeiten	„	1 539 793	501 862
Spielsachen	„	122 796	150 838
Leim aller Art	„	293 982	230 160
Lichte	„	844 188	1 224 473
Zwiebeln	„	272 058	162 516
Mais	Kubikfuß	384 204	255 958
Mandeln	Pfund	539 041	489 760
Maschinen u. Geräthschaften,	Werth Kronen	5 360 039	3 740 546
Maschinen- und Wagenfett	Pfund	217 576	353 417
Münzen, Gold-	Werth Kronen	3 107 564	10 354 365
„ Silber-	„	39 020	83 382
Haselnüsse u. a.	Pfund	156 339	137 832
Oelkuchen	Centner	167 156	156 923
Oele:			
fette: Baumöl, Hanföl ꝛc.	Pfund	5 414 752	5 277 398
„ andere	„	2 949 988	4 602 438
flüchtige oder Essenzen	„	18 360	17 100
fossile: rohe	„	738 452	691 683
„ gereinigte, Petroleum	„	25 646 085	31 218 259
Käse	Centner	20 290	9 416
Pappe	Pfund	162 736	91 394
Papp- und Papierarbeiten	„	57 626	51 796
Papier	„	3 551 057	1 858 158
Papiertapeten und Borten	„	211 015	207 539
Regenschirme von Seide oder Halbseide	Stück	25 319	25 796
„ andere	„	180 242	149 590
Stahlfedern	Pfund	11 197	11 753
Federhalter	„	3 668	4 313
Pfeffer	„	509 592	520 799
Pfeifenköpfe, von Meerschaum	„	1 374	1 117
„ andere	„	30 323	28 389
Pflaumen	„	1 153 047	844 812

		1878.	1879.
Pomeranzenschale	Pfund	135 540	128 707
Porzellan, unecht, unbemalt	„	126 754	105 217
„ „ bemalt	„	238 251	201 750
„ echt, unbemalt	„	30 215	40 217
„ „ bemalt od. vergoldet	„	177 306	130 683
Rosinen	„	2 071 630	1 876 485
Salmiak	„	59 139	75 237
Salpeter	„	1 094 517	1 421 048
Salpetersäure	„	100 491	72 715
Salze:			
Glaubersalz	„	43 157	71 327
Kochsalz	Kubikfuß	3 052 842	2 386 038
Tischsalz	Pfund	36 252	195 448
medizinische	„	26 994	19 409
Salzsäure	„	714 870	563 970
Scheeren	„	9 945	10 037
Senf, ungemahlen	„	78 030	84 518
„ gemahlen	„	19 313	21 977
Silber, unbearbeitet	Ort	245 705	114 280
„ bearbeitet	„	81 137	80 364
Nähseide, roh, ungefärbt	Pfund	21 490	25 602
„ gefärbt	„	11 115	10 942
Syrup	„	16 047 128	12 195 715
Schreibtafeln	„	137 164	141 513
Butter	Centner	40 231	53 250
Posamentierwaaren	Pfund	52 581	49 597
Zucker, raffinirt	„	30 524 449	30 101 480
„ unraffinirt	„	43 762 917	42 128 539
Soda	Centner	130 992	124 655
Getreide:			
Weizen	Kubikfuß	170 434	238 692
Gerste und Malz	„	881 235	225 219
Roggen	„	7 967 505	5 961 100
Erbsen	„	195 687	10 394
Mehl, Weizen=	Centner	742 136	609 193
„ Gersten=	„	13 348	5 061
„ Roggen=	„	533 835	646 162
Spiegel und Lampettes	Pfund	46 365	45 458
Spitzen	„	8 443	10 692
Steinkohle	Kubikfuß	32 904 591	32 888 635
Steinkohlentheer	Centner	43 709	18 892
Stärke	Pfund	1 823 094	1 118 160
Schwefel	„	715 227	1 797 906
Säcke, neue	Werth Kronen	456 168	348 654
Talg	Centner	33 175	38 031
Zinn, unverarbeitet	„	3 265	2 447
„ verarbeitet	Pfund	55 316	53 282
Terpentinöl	„	379 956	409 830
Thee	„	115 852	112 115
Tabak:			
Blätter	„	5 937 802	9 463 676
Stengel	„	1 891 466	3 568 003
Cigarren	„	106 874	105 199
andere Arten	„	170 833	175 842
Thran	„	1 742 211	1 493 389
Draht:			
von Eisen, Stahl	„	274 398	161 580
„ Kupfer und anderem Metall	„	129 015	129 049
Schnur, von Baumwolle	Pfund	213 049	244 883
„ „ Leinen	„	45 645	47 635
Holz:			
Brennholz, Birken=	Kubikfuß	2 551 472	2 133 069
andere Arten	„	501 810	370 918
Seife	Pfund	105 609	87 910
Wolle	„	2 016 511	2 143 272
Uhren:			
Taschenuhren	Stück	34 191	23 621
Wanduhren ꝛc.	Pfund	161 526	141 614
Handschuhe von Zeug, nicht seidene	„	16 338	17 370
Mineralwasser	Kannen	73 870	63 852
Wein auf Fässern	Pfund	5 354 426	4 825 721
„ „ Flaschen	Kannen	407 950	143 909
Weintrauben	Pfund	86 033	84 360
Weinstein	„	61 655	52 687
Vitriol	„	1 072 802	849 148
Gewebe:			
von Seide	„	40 645	36 752
„ Halbseide	„	126 583	82 470
„ Baumwolle, Halbleinen ꝛc.	„	1 586 791	1 552 608
„ Wolle	„	3 201 899	3 014 736
„ Leinen oder Hanf	„	1 735 114	1 781 432
Zink, unverarbeitet	Centner	19 942	20 234
„ verarbeitet	Pfund	140 308	128 418
Eier	Stück	1 963 865	2 196 989
Essig	Pfund	80 247	84 179

Einfuhr in Stockholm 1880.

Alaun	105	Centner,
Anis	266	„
Apfelsinen	3 609	„
Baumwolle	2 686	„
Baumwollzwirn	1 149	„
Branntwein und Spirituosen:		
in Fässern: Arak	90 350	Kannen,
„ „ Rum	2 096	„
„ „ Cognac	251 920	„
„ Flaschen	20 682	„
Butter	48 425	Centner,
Bohnen	13 103	„
Cement	26 061	Kubikfuß,
Chokolade	283	Centner,
Citronen	811	„
Kanehl	728	„
Cardamom	66	„
Düngstoffe und Knochenmehl	66 784	„
Eisen:		
Roheisen	79 230	„
Stangeneisen	16 511	„
Manufactureisen	23 946	„
Platteneisen	21 665	„
Eisenbahnschienen	51 098	„
Essig	342	„
Fenchel	515	„
Firniß	884	„
Feigen	1 731	„

Fische: Hering	258 014	Kubikfuß,
„ andere	15 153	Centner,
Farben: Bleiweiß	11 737	„
Fleisch	13 274	„
Gries und Grütze aller Art	34 465	„
Garn, Baumwoll=	1 979	„
„ Woll=	2 203	„
Glas:		
Kruken 2c.	360	„
Fensterglas	18 336	„
Spiegelglas	1 789	„
Getreide:		
Weizen	169 047	Kubikfuß,
Gerste	168 646	„
Roggen	1 231 928	„
Hanf	12 918	Centner,
Häute (nicht Pelzwerk), unbereitet	7 008	„
„ zubereitet, Sohlleder	16 665	„
Hopfen	2 605	„
Ingwer	248	„
Kaffee	100 148	„
Kupfer	2 531	„
Korinthen	244	„
Korkrinde	18 916	„
Käse	5 405	„
Lakritzen	187	„
Lorbeerblätter	195	„
Likör	4 290	Kannen,
Leim	1 096	Centner,
Lichte	7 368	„
Mais	620 640	Kubikfuß,
Mandeln	2 669	Centner,
Metalle, unverarbeitet	3 007	„
Muskatnüsse	27	„
Nelken	111	„
Oelkuchen	82 963	„
Oele:		
Baumöl	22 294	„
Hanföl	4 618	„
andere Arten	22 887	„
Petroleum	97 018	„
Pappe	376	„
Papier: Preß=, Bekleidungs= 2c.	4 308	Centner,
„ Packpapier, anderes	6 987	„
Pottasche	16 771	„
Pfeffer	1 749	„
Pflaumen	4 865	„
Pomeranzenschale	396	„
Porzellan	1 304	„
Rosinen	7 702	„
Mehl, Weizen=	250 811	„
„ Roggen=	117 797	„
Samen (außer Kanariensamen)	2 488 158 511	„ Kubikfuß,
Safran	1 489	Pfund,
Salz	447 450	Kubikfuß,
Shoddy (Kunstwolle)	917	Centner,
Syrup	43 344	„
Soda	12 443	„
Steinkohle	11 215 934	Kubikfuß,
Stahl	6 354	Centner,
Stärke	6 871	„
Speck	142 773	„
Talg	24 848	„
Terpentin	3 087	„
Thee	340	„
Theer	9 468	„
Tabak:		
Blätter	8 430	„
Stengel	5 156	„
Cigarren	545	„
Thran	3 618	„
Tauwerk	10 346	„
Wolle	5 303	„
Vanille	455	Pfund,
Wein, in Fässern	22 703	Centner,
„ „ Flaschen	111 046	Kannen,
Zucker, raffinirt	160 668	Centner,
„ unraffinirt	112 682	„
Zinn	1 036	„
Zink, unverarbeitet	8 815	„

Von denjenigen in Stockholm eingeführten Waaren, deren Einfuhr für Deutschland von größerem Interesse ist, kamen von daher:

Von:	Apfelsinen.	Bohnen.	Branntwein und Spirituosen in Fässern. Rum.	Cognac.	in Flaschen.	Cement.	Chokolade.	Citronen.	Essig.	Feigen.	Firniß.	Farben: Bleiweiß.
	Centner.		Kannen.			Kubikfuß.	Centner.					
Lübeck	819	242	—	102	322	—	127	254	3	184	314	203
Bremen	—	—	170	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamburg	106	122	—	—	31	5	77	17	1	8	16	85
anderen Deutschen Staaten	—	12 146	—	—	25	5330	10	—	4	6	18	6944
In Summa	925	12 510	170	102	378	5335	214	271	8	198	348	7232

Von:	Getreide: Weizen.	Gries und Grütze.	Hering.	Häute und Felle, nicht Pelzwerk, unzubereitet.	Häute und Felle, nicht Pelzwerk, zubereitet, Sohlleder.	Hopfen.	Kaffee.	Kanehl.	Käse.	Leim.	Mandeln.	Metalle, unverarbeitet.	Mehl, Weizen-	Mehl, Roggen-
	Kubikfuß.	Ctr.	Kubikfß.	Centner.										
Lübeck	—	11	3187	484	492	2401	13 647	107	2949	289	65	199	4 085	—
Bremen	—	11 536	—	—	—	—	1	5	—	—	—	—	—	—
Hamburg	—	868	2215	2732	177	11	5 336	70	5	206	114	6	—	—
anderen Deutschen Staaten	96 743	5 193	1190	20	15	17	7	—	770	3	—	357	105 746	12 913
In Summa	96 743	17 608	6592	3236	684	2429	18 991	182	3724	498	179	562	109 831	12 913

Von:	Oele, Baum-	Oele, Hanf-	Oele, andere	Oele, Petroleum.	Pottasche.	Papier, Bekleidungs-	Papier, Pack-	Papier, Lösch-, Druck-	Papier, anderes	Pflaumen.	Speck.	Sämereien.	Salz.	Syrup.
	Centner.												Kubikfuß.	Ctr.
Lübeck	96	634	226	8	21	2671	370	297	1740	79	5 320	853	20	31 257	454
Bremen	—	—	—	1515	—	—	—	—	—	—	4 011	—	—	5 544	490
Hamburg	387	1630	36	4	6	358	42	30	172	78	3 146	56	6	7 285	1436
anderen Deutschen Staaten	—	1	1279	175	12 911	—	9	252	1047	671	10	723	70 900	71 756	160
In Summa	483	2265	1541	1702	12 938	3029	421	579	2959	828	12 487	1632	70 926	115 842	2540

Von:	Soda.	Stärke.	Thee.	Tabak, Blätter.	Tabak, Stengel.	Tabak, Cigarren.	Thran.	Vanille.	Wein in Fässern.	Wein in Flaschen.	Zink.	Zucker, raffinirt.	Zucker, unraffinirt.
	Centner.							Pfund.	Centner.	Kannen.	Centner.		
Lübeck	246	156	157	2236	—	151	7	143	895	12 690	13	11 542	18
Bremen	—	—	—	4331	4108	—	—	—	74	92	—	—	—
Hamburg	98	152	34	339	—	17	1	63	192	725	250	2 568	—
anderen Deutschen Staaten	—	1085	—	3	—	5	32	15	1859	188	3590	122 654	880
In Summa	344	1393	191	6909	4108	173	40	221	3020	13 695	3853	136 761	898

Ausfuhr der hauptsächlichsten Handelswaaren von Schweden.

Waaren.		1878.	1879.
Branntwein in Fässern	Kannen	48 057	53 572
Fische: Anchovis	Pfund	201 394	311 938
Eisen.			
Gußeisen:			
Roh-, Ballast-	Centner	658 555	813 248
Bomben, Kugeln, Kanonen	„	6 943	1 469
Töpfe, Grapen ꝛc.	„	308	983
nicht spezifizirte Waaren	„	206 737	201 788
Schmiede- und Walzeisen:			
Anker, Ketten ꝛc.	„	360	124
Stangeneisen	„	2 667 157	2 595 407
Eisenbahnschienen	„	6 207	178
Band-, Bolzeneisen	„	792 807	982 754
Luppen	„	228 534	246 303
nicht spezifizirte Schrauben ꝛc.	„	681	970
Platten	„	21 757	48 354
Nägel, 1,6″ lang und darüber	„	23 293	18 375
andere Nägel und Diverse	„	510 050	414 964
Eisenabfälle und altes Eisen	„	219 848	187 659

Waaren.		1878.	1879.
Hefe	Pfund	481 925	612 194
Kalk, ungelöscht	Kubikfuß	118 957	259 038
Kalkstein	„	315 810	363 805
Kienruß	Pfund	609 756	299 045
Kupfer:			
Roh-	Centner	543	406
Gar-	„	14 711	12 871
Platten, Bleche	„	182	190
andere Halbprodukte	„	1 853	9 079
Lebende Thiere:			
Pferde	Stück	1 322	1 430
Rindvieh	„	31 884	30 473
Schafe	„	24 321	23 194
Schweine	„	20 761	14 375
Eisenerz	Centner	318 427	295 709
Käse	„	1 790	3 960
Pappe	Pfund	1 905 885	1 875 350
Papier	„	12 352 790	16 549 182
Papiertapeten und -Borten	„	106 373	86 005
Porzellan, unecht, unbemalt	„	121 320	171 682
„ „ bemalt	„	141 715	39 274

Waaren.		1878.	1879.
Punsch	Kannen	21 704	20 996
Butter	Centner	89 908	109 269
Steine	Werth Kronen	793 687	852 491
Stahl	Centner	121 283	201 118
Schwefel	Pfund	21 509	14 350
Getreide:			
ungemahlen:			
Hafer	Kubikfuß	20 520 163	24 475 672
Weizen	„	430 904	495 353
Gerste	„	1 964 401	2 397 300
Roggen	„	38 274	78 630
Erbsen	„	76 816	127 890
gemahlen:			
Gries und Grütze ꝛc.	Centner	3 023	2 785
Weizenmehl	„	68 036	54 394
Roggenmehl	„	23 036	12 806
Theer	„	148 558	196 912
Eisen- und Stahldraht	Pfund	1 087 013	1 347 547
Holzmasse	Centner	121 854	231 074
Holz:			
Bandstöcke	Stück	49 972	14 691
Balken und Sparren	Kubikfuß	11 100 199	10 869 064
Schwellen	„	191 542	198 426
Bretter und Planken	„	91 751 241	102 353 585
Bretterenden	„	3 854 959	6 766 310
Leisten	Stück	784 719	1 037 894
Bauholz und Masten	Kubikfuß	4 316 734	5 288 987
Stäbe, von Eichen	Stück	1 192 038	693 448
„ andere	„	24 046 121	23 265 865
Brennholz, Birken-	Kubikfuß	1 408 164	1 664 199
„ anderes	„	985 395	1 170 193
Ruderhölzer	Stück	24 795	19 597
Dachschindeln	Kubikfuß	679 521	270 118
nicht spezifizirt, unbearbeitet, Werth	Kronen	122 217	76 614
„ „ bearbeitet, „	„	1 959 878	1 607 825
Zündhölzer	Pfund	16 612 264	16 968 910
Wachs	„	32 664	21 414
Vitriol	„	272 573	462 554
Gewebe von Baumwolle	„	358 960	416 951
„ „ Wolle	„	245 537	205 421
Zinkblende	Centner	529 182	486 872
Eier	Stück	3 164 865	3 507 532

Ausfuhr von Stockholm 1880.

Eisen:		
Roheisen	348 451	Centner,
Stangeneisen	487 173	„
Manufaktureisen	105 288	„
Platteneisen	38 570	„
Luppen	69 926	Centner,
Eisendraht	4 023	„
Stahl	20 845	„
Eisenerz	272 883	„
Kupfer	5 733	„
Zink und Zinkabfall	274	„
Getreide:		
Hafer	2 221 309	Kubikfuß,
Gerste	18 690	„
Roggen	22 207	„
Erbsen	2 020	„
Wicken	948	„
Mehl, Weizen-	11 035	Centner,
Holz:		
Balken und Sparren	5 417	Stück,
Bretter und Planken	845 469	Kubikfuß,
Stäbe	40 900	Stück,
Maschinen und Geräthschaften	797 731	Kronen Werth,
Tischlerarbeit	174 950	„ „
Häute und Felle	12 156	Centner,
Talg	2 097	„
Hering	21 190	Tonnen,
Branntwein und Sprit	71 772	Kannen,
Punsch	4 950	„
Anchovis	181 506	Pfund,
Lichte	115 053	„
Papier, Tapeten und Pappe	106 551	„
Theer	12 450	Tonnen,
Holzmasse	8 679	Centner,
Zündhölzer	911 016	Pfund,
Oelkuchen	19 280	Centner,
Alaun	910	„
Vitriol	818	„
Horn u. Knochen, unverarbeitet	319	„
Lumpen	65	„
Kleesamen	604	„
Bier	8 129	Kannen,
Kleider	49 019	Kronen Werth,
Pech	360	Centner,
Glas	72 078	Pfund,
Porzellan	182 102	„
Butter	3 060	Centner,
Seife	5 625	Pfund,
Asphalt	6 603	Centner,
Fische, getrocknete	2 623	„
Baumwollgarn	15 867	„
Waaren von der Zollniederlage	383 722	Kronen Werth,
Verschiedene Waaren	1 807 772	„ „

Von denjenigen von Stockholm ausgeführten Waaren, welche Deutsches Interesse berühren, gingen dorthin:

Nach:	Eisen und Stahl.	Kupfer.	Häute und Felle.	Getreide. Roggen.	Getreide. Hafer.	Theer.	Planken und Bretter.	Zündhölzer.	Tischlerarbeiten.	Holzmasse.	Maschinen und Geräthschaften.	Punsch.	Butter.	Branntwein und Sprit.	Waaren von der Zollniederlage.	Diverse Waaren.
	Centner.			Kubikfuß.		Tonn.	Kubikfß.	Pfund.	Kronen.	Ctr.	Kronen.	Kann.	Ctr.	Kannen.	Kronen.	
Stettin	32 683	3564	—	19 604	4000	2178	800	11 418	—	—	9 652	570	—	—	—	73 780
Lübeck	62 053	50	7770	1 903	1200	1906	11 220	415 868	8945	4390	17 250	1611	3008	—	13 785	107 832
Hamburg	8 680	—	358	—	—	10	—	44 718	—	125	1 270	1755	—	71 772	1 350	14 109
anderen Deutsch. Häfen	2 381	—	—	—	—	395	3 560	—	—	—	—	—	—	—	—	2 020
In Summa	105 797	3614	8128	21 507	5200	4489	15 580	472 004	8945	4515	28 172	3936	3008	71 772	15 135	197 741

Die Werthe der Ein- und Ausfuhr des Jahres 1880 lassen sich noch nicht mit Sicherheit bestimmen.

Im Jahre 1879 wurde der Werth der Einfuhr, einschließlich 13 175 090 Kronen in Gold und Silber, berechnet auf 226 442 000 Kronen,

Der Einfuhrwerth von 1878 betrug ..... 239 513 000 „

Die Einfuhr von 1879 blieb also mit ..... 13 071 000 Kronen hinter derjenigen von 1878 zurück.

Der Werth der Ausfuhr von 1879, einschließlich 1 176 812 Kronen in Gold und Silber, wurde berechnet auf 186 164 000 Kronen,

Der Ausfuhrwerth von 1878 betrug ..... 184 320 000 „

Die Ausfuhr von 1879 überstieg also mit .... 1 844 000 Kronen diejenige des Jahres 1878.

Der zusammengelegte Werth der Einfuhr und Ausfuhr betrug

1878 423 833 000 Kronen,
1879 412 606 000 „

und blieb demnach im Jahre 1879 mit..... 11 227 000 Kronen hinter 1878 zurück.

Für die Jahre 1870 bis 1879 stellten sich die Ein- und Ausfuhrwerthe ohne Gold und Silber folgendermaßen:

	Einfuhr. Kronen.	Ausfuhr. Kronen.	Zusammen. Kronen.
1870	139 956 886	151 506 111	291 462 997
1871	163 317 266	158 945 973	322 263 239
1872	206 651 266	199 721 640	406 372 906
1873	260 606 606	218 826 220	479 432 826
1874	297 270 904	225 022 404	522 293 308
1875	260 519 469	203 763 566	464 283 035
1876	283 059 457	222 743 506	505 802 963
1877	300 003 720	215 193 000	515 196 720
1878	231 805 461	183 550 980	415 356 441
1879	213 266 910	184 987 188	398 254 098

Auf die einzelnen Länder vertheilten sich die Werthe der Ein- und Ausfuhr Schwedens 1879 folgendermaßen:

	Einfuhr. Kronen.	Ausfuhr. Kronen.	Zusammen. Kronen.
Deutschland	51 643 000	13 386 000	65 029 000
England	59 153 000	91 804 000	150 957 000
Dänemark	48 190 000	20 589 000	68 779 000
Frankreich	5 469 000	27 829 000	33 298 000
Rußland und Finland	23 158 000	4 348 000	27 506 000
Norwegen	11 106 000	6 432 000	17 538 000
Belgien	6 438 000	9 668 000	16 107 000
Niederlande	9 161 000	5 734 000	14 895 000
Vereinigte Staaten v. Amerika	6 177 000	1 121 000	7 298 000
Spanien	986 000	1 543 000	2 529 000
Südamerika	1 833 000	347 000	2 180 000
Portugal	705 000	1 166 000	1 871 000
Afrika	380 000	1 277 000	1 657 000
Italien	752 000	271 000	1 023 000
Westindien	768 000	19 000	787 000
Australien	—	467 000	467 000
Asien	330 000	14 000	344 000
Sibirien und Eismeer	158 000	4 000	162 000
Oesterreich	26 000	73 000	99 000
Türkei	9 000	71 000	80 000
Summe in Kronen	226 442 000	186 164 000	412 606 000

Den einzelnen Handelswaaren nach waren die Werthe der Ein- und Ausfuhr 1870 folgende:

	Einfuhr. Kronen.	Ausfuhr. Kronen.	Zusammen. Kronen.
Getreide und Produkte davon	27 155 385	41 763 794	68 919 179
Holzwaaren, unbearbeitete	695 749	65 981 839	66 677 588
„ bearbeitete	867 732	9 256 568	10 124 300
Kolonialwaaren	42 941 899	69 157	43 011 056
Metalle, unbearbeitete	7 590 729	32 748 459	40 339 188
„ bearbeitete	5 981 953	875 074	6 857 027
Manufakturwaaren von Geweben	30 394 835	2 639 913	33 034 748
Nahrungsmittel von Thieren	16 624 850	9 645 900	26 270 750
Mineralien: Rohstoffe	14 253 967	1 196 583	15 450 550
„ Fabrikate	1 996 354	1 606 980	3 603 334
Haare, Häute, Knochen ꝛc.	12 581 944	1 385 830	13 967 774
Gewebe	12 973 410	251 738	13 225 148
Münzen	10 439 043	1 174 500	11 613 543
Talg, Oele, Theer, Gummi ꝛc.	9 309 554	1 315 837	10 625 391
Papier und Papierfabrikate	1 712 669	6 649 512	8 362 181
Garn, Zwirn ꝛc.	7 004 237	283 013	7 287 250
Lebende Thiere	756 139	5 251 402	6 007 541
Fahrzeuge, Wagen, Maschinen ꝛc.	5 422 779	1 417 128	6 839 907
Spirituosen und andere Trinkwaaren	4 711 871	275 284	4 987 155
Früchte und Gartenprodukte	2 510 600	194 185	2 704 785
Andere Waaren	10 516 544	2 181 190	12 697 734
Summe	226 442 213	186 163 886	412 606 129

Der Umsatz mit Deutschland war im Jahre 1879 folgender:

Einfuhr von Deutschland... 51 643 000 Kronen,
Ausfuhr nach Deutschland.. 13 386 000 „

Gesammt-Umsatz 65 029 000 Kronen.

Die Einfuhr war um 5 109 000 Kronen geringer, als in 1878, die Ausfuhr nach Deutschland dagegen übertraf diejenige von 1878 um 1 824 000 Kronen.

Auf die einzelnen Staaten vertheilte sich der Umsatz mit Deutschland folgendermaßen:

	Einfuhr. Kronen.	Ausfuhr. Kronen.	Gesammt-Umsatz. Kronen.
Preußen	10 170 000	3 828 000	13 998 000
Mecklenburg	2 000	341 000	343 000
Oldenburg	81 000	449 000	530 000
Lübeck	27 539 000	4 959 000	32 498 000
Hamburg	6 904 000	3 406 000	10 310 000
Bremen	6 947 000	403 000	7 350 000
Summe	51 643 000	13 386 000	65 029 000

Der Einfuhrwerth überstieg den Ausfuhrwerth bei den Staaten:

Preußen.... um 6 342 000 Kronen,
Lübeck ..... „ 22 580 000 „
Hamburg... „ 3 498 000 „
Bremen.... „ 6 544 000 „

Der Ausfuhrwerth überstieg den Einfuhrwerth bei den Staaten:

Mecklenburg.. um 339 000 Kronen,
Oldenburg... „ 368 000 „

Der Umsatz mit Preußen

bestand in 1879 hauptsächlich aus folgenden Handelswaaren:

Einfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Pottasche	Centner	7 058	101 392
Bohnen	Pfund	986 790	246 698
Leinsamen	Kubikfuß	35 363	185 656
Rübsamen	„	14 095	84 570
Bleiweiß	Pfund	828 296	140 810
Wollgarn	„	73 934	155 248
Düngstoffe	Centner	17 697	123 879
Hanf	„	6 614	198 420
Lumpen	„	14 778	118 224
Oelkuchen	„	51 591	257 955
Papier	Pfund	199 761	97 336
Zucker, raffinirter	„	13 894 023	3 668 032
„ unraffinirter	„	301 760	66 387
Getreide:			
Weizen	Kubikfuß	162 330	600 621
Roggen	„	192 669	433 505
Mehl:			
Weizen-	Centner	87 098	1 101 499
Roggen-	„	91 264	438 067
Schwefelsäure	„	14 108	77 594
Taschenuhren	Stück	4 030	110 560
Zink, unverarbeitetes	Centner	5 530	110 600
Häute und Felle, zubereitete	Pfund	12 448	57 744
Chemisch-technische Präparate	—	—	59 520
Maschinenschmiere	Pfund	145 195	46 462
Metalle, bearbeitete: Platten	Centner	1 255	86 595
„ „ andere	Pfund	14 625	38 016
Salpeter	„	178 522	33 919
Kochsalz	Kubikfuß	110 788	55 394
Gewebe:			
von Seide	Pfund	1 118	39 832
„ Halbseide	„	1 648	19 758
„ Wolle	„	8 102	34 256
„ Leinen oder Hanf	„	8 233	24 263

Ausfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Eisen:			
Roheisen	Centner	4 678	11 227
Stangeneisen	„	54 678	351 390
Platten	„	58 565	218 686
Kupfer	„	5 223	235 035
Getreide:			
Hafer	Kubikfuß	261 554	347 853
Weizen	„	47 800	176 860
Steine	—	—	359 892
Holz:			
Balken und Sparren, 6,6 Zoll	Kubikfuß	247 504	126 227
„ „ „ geringere	„	810 451	210 718
Bretter und Planken	„	2 527 543	1 339 598
Theer	Centner	8 183	36 824
Zündhölzer	Pfund	192 180	57 654

Der Umsatz mit Mecklenburg

betraf folgende Waaren:

Einfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Sämereien aller Art	Pfund	1 300	1 300
Andere Waaren	—	—	600

Ausfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Holz:			
Balken und Sparren	Kubikfuß	211 227	63 287
Bretter und Planken	„	445 739	236 242
Kalk, ungelöschter	„	62 978	25 191
Eisen: Stangeneisen	Centner	2 088	12 528

Der Umsatz mit Lübeck,

welcher zum größten Theil die aus allen Gegenden Deutschlands gesammelten Speditionsgüter umfaßt, bestand hauptsächlich aus folgenden Waaren:

Einfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Apothekerwaaren	—	—	151 865
Bijouteriewaaren	—	—	84 956
Band:			
seidenes	Pfund	2 885	109 865
halbseidenes	„	2 823	45 168
andere Arten	„	100 702	453 159
Künstliche Blumen	„	1 833	109 980
Tapisseriearbeiten	—	—	63 471
Gedruckte Bücher	—	—	132 278
Geschäftsbücher 2c.	—	—	57 340
Federn	Centner	2 467	123 350
Sämereien:			
Blumensamen	Pfund	92 419	462 045
Klee- und Grassamen	„	378 489	132 471
andere Arten	„	168 148	168 148
Indigo	„	21 589	95 203
Garne:			
Baumwoll-	„	287 573	319 206
Woll-	„	133 168	279 653
Leinen-	„	131 028	170 336
Spiegelglas, geschliffenes	„	69 769	54 449
Düngstoffe	Centner	29 401	205 807
Hüte von Wolle	Stück	68 108	340 540
„ „ Stroh	„	46 971	117 428
Häute u. Felle, unzubereitete	Centner	10 488	629 280
„ „ „ zubereitete: Sohlleder	Pfund	51 169	55 674
„ „ „ „ andere	„	124 317	621 585
Pelzwerk	—	—	141 024
Hopfen	Centner	3 864	270 480
Pianofortes	Stück	274	114 100
Kaffee	Pfund	1 713 833	994 023
Kautschuk, verarbeitetes	„	79 882	190 716
Chemisch-technische Präparate	—	—	121 418
Kleider	—	—	1 068 648
Knöpfe aus verschiedenen Stoffen	Pfund	91 815	183 630
Spielsachen	„	101 046	111 151

		Menge.	Werth: Kronen.
Lichte	Pfund	103 453	62 072
Maschinen und Geräthschaften	—	—	926 724
Metalle, verarbeitete, vergoldete	Pfund	30 221	105 773
„ „ andere	„	77 815	194 538
Käse	Centner	2 301	69 030
Papier	Pfund	457 015	198 499
Tapeten	„	115 829	185 326
Regenschirme	Stück	86 539	259 194
Hutfedern	Pfund	923	92 300
Porzellan	„	69 772	65 743
Wollabfälle	—	—	168 391
Seide, rohe, ungefärbte	Pfund	24 488	489 760
„ „ gefärbte	„	5 425	133 455
Schuhwaaren	—	—	220 453
Posamentierwaaren:			
von Seide	Pfund	7 960	123 380
andere	„	17 780	85 344
Zucker, raffinirter	„	1 706 763	450 586
„ unraffinirter	„	1 473 132	324 313
Mehl, Weizen-	Centner	11 556	147 339
Spitzen	Pfund	3 895	52 672
Strumpfwirkerarbeiten	„	111 730	541 214
Tabak, Blätter	„	1 667 357	1 183 823
„ Cigarren	„	38 082	266 574
Holzarbeiten:			
Fourniere	„	188 333	173 526
Drechslerarbeiten	„	21 328	53 320
Tischlerarbeiten	„	138 234	57 295
Wolle	„	432 312	540 380
Zeughandschuhe	„	9 336	74 129
Wein in Fässern	„	505 422	65 792
„ „ Flaschen	Kannen	18 733	83 231
Gewebe:			
von Seide	Pfund	21 163	753 212
„ Halbseide	„	42 686	512 025
„ Baumwolle	„	430 159	1 475 728
„ Wolle	„	1 049 394	4 563 621
„ Leinen	„	171 536	294 565

Ausfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Branntwein und Sprit	Kannen	49 453	71 707
Gedruckte Bücher	—	—	60 325
Häute und Felle, unzubereitete	Centner	9 960	298 800
„ „ „ zubereitete	Pfund	13 085	61 910
Kupfer, Gar-	Centner	1 717	77 265
Butter	„	1 541	123 280
Eisen:			
Roheisen	„	18 971	45 530
Stangeneisen	„	57 142	342 852
Platten	„	61 613	422 049
Butter	„	1 541	123 280
Hafer	Kubikfuß	48 273	64 204
Erbsen	„	17 198	51 594
Stahl	Centner	7 601	152 020
Draht, Eisen- und Stahl-	Pfund	706 497	141 299
Holzmasse	Centner	11 783	117 830
Holz:			
Balken und Sparren, über 6,6 Zoll	Kubikfuß	111 376	56 802
„ „ „ unter 6,6 „	„	411 529	106 997
Bretter und Planken	„	2 781 053	1 473 958
Holzarbeiten	—	—	145 277
Zündhölzer	Pfund	1 978 819	593 646

Der Umsatz mit Hamburg war folgender:

Einfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Pottasche	Centner	3 200	44 800
Speck	„	15 533	349 493
Klee- und Grassamen	Pfund	437 460	153 111
Indigo	„	27 023	119 171
Andere Farben	—	—	103 239
Garne, Baumwoll-	Pfund	68 643	76 193
„ Woll-	„	104 783	219 594
Düngstoffe	Centner	108 322	758 254
Häute und Felle, unzubereitete	„	7 952	477 120
„ „ „ zubereitete	Pfund	200 779	235 541
Kaffee	„	1 964 391	1 139 347
Chemisch-technische Präparate	—	—	40 454
Lumpen	Centner	5 551	44 408
Maschinen und Geräthschaften	—	—	92 902
Münzen, Gold-	—	—	1 000 000
Papier	Pfund	112 637	41 002
Salpeter	„	305 278	58 003
Kochsalz	Kubikfuß	113 352	56 663
Syrup	Pfund	1 123 632	123 600
Zucker, raffinirter	„	1 684 495	444 707
„ unraffinirter	„	161 535	35 538
Tabaksblätter	„	166 633	118 309

Ausfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Häute und Felle, unzubereitete	Centner	5 962	178 860
Eisen:			
Stangen-	„	198 070	1 188 420
Platten-	„	83 721	573 489
Luppen-	„	18 472	83 124
Bier ꝛc. in Flaschen	Kannen	49 715	99 430
Papier	Pfund	314 685	101 626
Hafer	Kubikfuß	46 550	61 902
Steine	—	—	60 369
Stahl	Centner	3 533	70 660
Holz:			
Bretter und Planken	Kubikfuß	230 308	122 063
Stäbe	Stück	890 470	30 775
Holzwaaren	—	—	51 596
Zündhölzer	Pfund	1 319 853	395 956

Der Umsatz mit Bremen bestand hauptsächlich aus folgenden Waaren:

Einfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Rum	Kannen	24 083	40 941
Speck	Centner	4 865	109 463
Sämereien:			
Klee- und Grassamen	Pfund	105 425	36 899
andere Arten	„	81 244	81 244
Gries, Grütze, Reis 2c.	„	4 448 742	538 649
Oele, gereinigte Mineral-	„	3 359 074	268 726
Tabak, Blätter	„	6 999 603	4 969 718
„ Stengel	„	3 353 336	704 201

Ausfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Holz, Bretter und Planken	Kubikfuß	239 237	126 796
Getreide:			
Hafer	„	158 245	210 466
Roggen	„	28 408	63 918

Der Umsatz mit Oldenburg war folgender:

Einfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Steinkohle	Kubikfuß	4 455	1 337
Tabak, Blätter	Pfund	96 700	68 657
„ Stengel	„	54 515	11 448

Ausfuhr.

		Menge.	Werth: Kronen.
Holz:			
Leisten	Stück	185 221	27 784
Balken	Kubikfuß	3 000	780
Bretter und Planken	„	793 740	420 682

Zollwesen.

Die Zolleinkünfte des Jahres 1880 betrugen:

	Kronen.
für einkommende Waaren	27 622 164
„ Feuer- und Bakengelder	1 191 474
die Brutto-Einnahmen zusammen	28 813 638

gegen 25 003 252 Kronen und 1 096 691 Kronen, zusammen 26 099 943 Kronen, im Jahre 1879.

Der Reichstag hatte im Etat berechnet:

	Kronen.	
Einnahmen für Zölle 2c.	24 700 000	
Feuer- und Bakengelder	1 000 000	
		25 700 000

es ergab sich also ein Ueberschuß:

für Zölle 2c.	2 922 164	
„ Feuer- und Bakengelder	191 474	
der gesammte Ueberschuß war demnach		3 113 638
Die Unkosten, Abzüge 2c. betrugen		4 246 715
mithin waren nach Abzug dieser Summe von der Brutto-Einnahme von		28 813 638
die Netto-Einkünfte		24 566 923

oder 2 602 114 Kronen höher, als im Jahre 1879.

Mit dem 1. Januar 1881 ist in Schweden ein neuer Zolltarif in Kraft getreten, in welchem die Zolleinheiten in Kilogramm und Litern angegeben sind. Abgesehen von den Erhöhungen des neuen Tarifs für verschiedene Waaren, hat bei der Umrechnung aus dem alten in das neue Maß- und Gewichtssystem in der Regel eine Abrundung der Oere-Bruchtheile zu Gunsten der Zollkasse stattgefunden.

Eigentliche Zollerhöhungen sind folgende geschehen:

Käse: sonst frei, jetzt 1 Kilogr. = 7 Oere.

Hopfen: sonst frei, jetzt 1 Kilogr. = 10 Oere.

Mais und Maismehl: sonst frei, jetzt 1 Kilogr. = 1½ Oere.

Syrup: sonst 1 Pfund = 4 Oere, jetzt 1 Kilogr. = 10 Oere.

Essig: sonst 1 Pfund = 8 Oere,
jetzt Essig und Essigsäure aller Art von 10 pCt. Säuregehalt einschließlich 1 Kilogr. = 20 Oere; für jedes Prozent höheren Gehalt steigt der Zoll mit 2 Oere pro Kilogr.

Brot aller Art: sonst frei,
jetzt Brot: feinere Brötchen, Gebäck, Cakes,[1]) Pfefferkuchen 2c., welche nicht zu Konfitüren gerechnet werden können, 1 Kilogr. = 10 Oere.

Muscheln: sonst frische = frei, eingelegte oder gesalzene 1 Kanne = 40 Oere,
jetzt frische, einschl. Gewicht der Gefäße, 1 Kilogr. = 5 Oere, eingelegte oder gesalzene 1 Liter = 15 Oere.

Band: Seidensammet- und Seiden-, sonst 1 Pfund = 1 Krone 50 Oere,
jetzt 1 Kilogr. = 3 Kronen 50 Oere;
Halbseiden-, sonst 1 Pfund = 1 Krone,
jetzt 1 Kilogr. = 2 Kronen 30 Oere;
andere Arten, sonst 1 Pfund = 50 Oere,
jetzt 1 Kilogr. = 1 Krone 10 Oere.

Posamentierwaaren:
von Seide oder Halbseide, sonst 1 Pfund = 1 Krone 50 Oere,
jetzt 1 Kilogr. = 3 Kronen 50 Oere,
andere, sonst 1 Pfund = 75 Oere,
jetzt 1 Kilogr. = 1 Krone 10 Oere.

Wein aller Art: sonst von 21 pCt. Alkoholgehalt einschl. in Fässern 1 Pfund = 7 Oere, in Flaschen 1 Kanne = 55 Oere,
von höherem Alkoholgehalt in Fässern 1 Pfund = 20 Oere, auf Flaschen 1 Kanne = 2 Kronen;
jetzt von 21 pCt. Alkoholgehalt einschl. in Fässern 1 Kilogramm = 16,5 Oere, in Flaschen 1 Liter = 21 Oere,
von 21 bis 25 pCt. Alkoholgehalt in Fässern 1 Kilogramm = 45 Oere, in Flaschen 1 Liter = 80 Oere,
von mehr als 25 pCt. Alkoholgehalt (wie Likör) 1 Liter = 76 Oere.

Außerdem eine sogenannte Registrirungsabgabe von 1 Oere pro Kilogramm für Weizenmehl, Grütze und Gries aller Art und Bohnen.

Mit dem 1. Januar 1881 ist auch eine neue Schwedische Tara-Ordnung in Kraft getreten, welche im Vergleich mit der früheren vom 6. September 1870 eine ganze Menge von Herabsetzungen der Prozentsätze, also Erhöhungen der Zollbeträge, aufweist. Ebenso sind auch bei einer Reihe von Waarengattungen die besonderen Bestim-

[1]) jedoch nicht Schiffsbrot.

mungen über die Zollbehandlung in einer Weise abgeändert, welche nur als eine Erschwerung des auswärtigen Handels bezeichnet werden kann.

Es würde sich für Deutsche nach Schweden exportirende Geschäftsleute empfehlen, von der neuen Tara-Taxe sich Kenntniß zu verschaffen, und sie würden derselben manchen für das Exportgeschäft nützlichen Wink entnehmen können.

Auch dem Reichstage von 1881 lagen Anträge auf Zollerhöhungen und -Herabsetzungen in großer Zahl vor, aber diesmal ist nicht ein einziger derselben angenommen worden. Ebenso ist auch der schon im Jahre 1880 eingebrachte und schon damals abgelehnte Antrag auf Anbahnung zu Verhandlungen über Errichtung eines Schwedisch-Norwegischen Zollvereins mit gemeinsamem Tarif abermals abgelehnt worden.

Der Holzhandel Schwedens

blickt auf das Jahr 1880 zum ersten Male nach mehrjährigen schlechten Konjunkturen wieder mit größerer Befriedigung zurück. Das Jahr begann mit steigenden Preisen, und wenn dieselben auch nicht bis zum Schluß der Schifffahrt sich auf der erreichten Höhe halten konnten, so haben doch die Exporteure recht guten Gewinn zu konstatiren gehabt.

Der Wassermangel in den Schwedischen Flüssen während des äußerst trockenen Sommers 1879, welcher das Flößen wesentlich erschwerte und einen bevorstehenden Mangel an Sägeholz bei den an der Küste liegenden Sägewerken voraussehen ließ, trug sehr viel dazu bei, die Preise in die Höhe zu treiben.

Diese Preissteigerung, etwa 2 Pfd. Sterl. pro Standard, brachte endlich wieder den Werth der Holzausfuhr auf eine normale Höhe, und vielleicht hätten diese Preise auch bis zum Schlusse der Saison beibehalten werden können, wenn sich nicht im Auslande, besonders in England, dem Hauptabsatzgebiet der Schwedischen Holzausfuhr, welches fast die Hälfte des gesammten exportirten Quantums in sich aufnimmt, ein unberechtigtes Mißtrauen in Betreff des Umstandes geltend gemacht hätte, daß die von Anfang des Jahres an vorausgesagte verminderte Produktion des Jahres 1879 mit dem vermehrten Export von 1880 in Widerspruch stehe. Und doch ist diese Thatsache nicht schwer zu erklären. Es ist schon oft darauf hingewiesen worden, daß der Export eines beliebigen Jahres in keiner Weise mit der Produktion des vorhergehenden Jahres in Verbindung stehen kann; es hat also auch der 1880er Export mit der Produktion von 1879 nichts zu schaffen. Der Grund hiervon liegt in der langen Wegstrecke, welche das Holz zu durchlaufen hat, bis es von seinem Standorte im Innern des Landes bis zur Küste geflößt werden kann, um hier in den Sägewerken verarbeitet zu werden, eine Wegstrecke, welche durchschnittlich 1½ bis 2 Jahre und in manchen Fällen noch viel längere Zeit in Anspruch nimmt. Man kann also annehmen, daß die verminderte oder vermehrte Produktion eines Jahres erst auf den Export des zweiten darauf folgenden Jahres Einfluß übt.

Der vermehrte Export von 1880 ist größtentheils der bedeutenden Produktion von 1878 zuzuschreiben, und die verminderte Produktion, welche seit dem Winter 1878/79 beobachtet worden ist, wird auf den Export des Jahres 1881 voraussichtlich nicht ohne Einfluß bleiben.

Dem vor einigen Jahren gegründeten Verein der Sägewerksbesitzer und Holzexporteure in Schweden gebührt das Verdienst, durch sorgfältig von seinen Mitgliedern gesammelte Listen über die Verhältnisse im Holzhandel eine ziemlich zuverlässige Statistik ins Leben gerufen zu haben. Diese Statistik kann zwar noch in keiner Weise vollständig genannt werden, sie wird es jedoch in dem Maße, als der Verein sich ausbreitet, mehr und mehr werden.

Nach den Zusammenstellungen dieses Vereins waren die Vorräthe an gesägtem Holz, welche für die Saison 1881 zur Verschiffung bereit lagen, im mittleren und nördlichen Schweden folgende:

Distrikt Gefle	38 700	Standard,
„ Söderhamn	61 355	„
„ Hudiksvall	21 627	„
„ Sundsvall	69 652	„
„ Hernösand	34 523	„
„ Oernsköldsvik	13 477	„
„ Umeå und Nordmaling	11 500	„
„ Skellefteå	10 100	„
„ Piteå	8 130	„
„ Luleå, Kalix, Haparanda	12 936	„
	282 000	Standard.
Man hat ferner berechnet, daß Süd- und Westschweden ungefähr	53 000	„

exportbereit liegen haben, so daß also .... 335 000 Standard als dasjenige Quantum angesehen wird, welches für die Schifffahrt 1881 zum Export von Schweden bereit liegt.

Angenommen nun, daß das Frühjahrslager eines Jahres etwa zwei Drittel des gesammten bevorstehenden Jahresexports ausmacht, welches Verhältniß auf Grund von Erfahrungen als ziemlich richtig angenommen werden kann, so würden im Jahre 1881 nach einer solchen Berechnung im Ganzen etwa 502 000 Standard Holz oder etwa 82 830 000 Kubikfuß zur Verschiffung kommen.

Der Eisenhandel Schwedens

sah zu Anfang des Jahres 1880 mit großen Hoffnungen der kommenden Verschiffungsperiode entgegen. Schon in der zweiten Hälfte des Jahres 1879 gingen die Preise in Folge der in England und Nordamerika entstandenen Preissteigerung auch in Schweden in die Höhe, jedoch viel zu gewaltsam, als daß sie für das ganze Jahr hätten beibehalten werden können.

Der Markt wurde im Frühjahr 1880 mit einem Preise von 9 Kronen für geschmiedetes und gewalztes Stangeneisen pro Schwed. Centner eröffnet. Bald aber zeigte es sich, daß dieser Preis nur in Folge einer augenblicklichen größeren Nachfrage, besonders von Nordamerika, sowie auch in Folge von Spekulation entstanden war, und nachdem diese Nachfrage gedeckt, fiel der Preis schon im Monat April um 25 Oere und sank dann, allerdings nur langsam, bis auf 6,50 Kronen als letzte und niedrigste Notirung am Ende der Schifffahrt 1880. Mancher Produzent hat während der etwa zwei Monate andauernden Periode der hohen Preise wohl gute Geschäfte gemacht, und die Durchschnittsergebnisse des Eisengeschäfts für das ganze Jahr haben sich durch diese Verkäufe jedenfalls höher gestellt.

Der Eisenexport hat sich im Berichtjahre für Stockholm ganz bedeutend vermindert und betrug für alle Sorten 1880 nur 1 074 276 Centner, gegen 1 643 263 Centner im Jahre 1879. Für ganz Schweden ist der Export des Jahres 1880 noch nicht festgestellt.

Von Stockholm aus blieb nur der Absatz nach England und Ostindien in gleicher Höhe mit 1879, und nach Nordamerika vermehrte er sich sogar. Alle anderen Länder haben bedeutend weniger als sonst bezogen, z. B. Deutschland und Frankreich nur die Hälfte des gewöhnlichen Quantums.

Ebenso wie Stangeneisen, unterlag auch Roheisen im Laufe des Jahres 1880 einem wesentlichen Preisfall. Die Frühjahrsverschiffungen begannen mit 5 Kronen pro Centner Roheisen, welcher Preis jedoch im Laufe des Jahres bis auf 2 Kronen 75 Oere herabging.

Trotz der verminderten Ausfuhr betrug der Vorrath in Stockholm zu Anfang des Jahres 1881 nur

82 052	Centner	Stangeneisen,
20 622	„	Manufaktureisen,
33 054	„	Roheisen,
1 026	„	verschiedenes Eisen, ferner
9 582	„	Stahl,
90	„	Kupfer.

Summe 146 426 Centner Metalle.

Für den Anfang der Verschiffung von 1881 sind von den Stockholmer Exporteuren die Preise auf 6,75 Kronen für geschmiedetes und gewalztes Stangeneisen, 2,50 bis 3 Kronen für Roheisen, frei ab Mälarhafen, je nach Qualität, festgestellt worden. Diese Preise sind mäßig im Vergleich zu früheren Jahren. Seit 1870 haben sich die Preise für Stangeneisen und Roheisen folgendermaßen gestellt:

Stangeneisen (Mittelpreise).

1870	6,50	Kronen,
1871	6,88	„
1872	9,75	„
1873	13,16	„
1874	10,97	„
1875	10,30	„
1876	8,30	Kronen,
1877	6,60	„
1878	6,50	„
1879	5,75	„
1880	7,20	„
1880 höchster Preis	9,00	„
1880 niedrigster Preis	6,50	„

Roheisen.

	Mittelpreise. Kronen.	Höchste Preise. Kronen.	Niedrigste Preise Kronen.
1870	2,70	3,10	2,60
1871	3,37	4,35	2,85
1872	5,26	6,25	3,75
1873	6,75	7,40	5,85
1874	3,98	5,25	3,60
1875	3,62	3,90	3,40
1876	3,56	3,85	3,30
1877	2,97	3,20	2,90
1878	2,94	3,10	2,70
1879	2,55	2,80	2,25
1880	3,58	5,—	2,75

Bergbau 1879.

Aus 304 Gruben wurden im Ganzen 15 115 184 Centner Eisenerz gewonnen, und zwar in folgenden Provinzen:

Status sämmtlicher Schwedischer Bankeinrichtungen

Aktiva.	Die Reichsbank. Kronen.	Die Privatbanken. Kronen.	Die Kreditgesellschaften. Kronen.	Summe 1880. Kronen.	Summe 1879. Kronen.
Grundfonds- und Reservefonds-Hypotheken	—	43 325 061	—	43 325 061	44 490 539
Liegenschaften und Inventarien	—	3 287 158	1 791 233	5 078 391	3 982 324
Kasse: In Schweden gültige Goldmünzen	5 605 940	8 570 640	438 170	14 614 750	15 278 207
Andere Goldmünzen und ungemünztes Gold	6 233 139	281 291	2 279	6 516 709	5 804 484
Silber- 2c. Münzen, gegenseitige Noten	5 138 078	11 686 289	8 127 543	24 951 910	25 938 163
Forderungen:					
In Rechnung mit inländischen Banken	—	21 909 617	11 675 214	33 584 831	24 557 100
„ „ „ ausländischen Banken und Bankgeschäften	10 684 954	7 389 578	2 997 998	21 072 530	13 228 329
Sichtwechsel und ausländische Banknoten	125 060	2 855 480	391 798	3 372 338	3 204 649
Staatspapiere und andere zinstragende Obligationen	20 166 811	34 449 479	11 062 114	65 678 404	54 262 164
Aktien	—	—	420 334	420 334	601 348
Ausstehende Amortisirungs-Darlehen	—	—	11 607 251	11 607 251	7 689 790
Garantirte Einzeichnungen	—	—	5 469 602	5 469 602	6 635 796
Diskontirte und gekaufte inländische Wechsel	10 379 963	70 846 862	30 525 296	111 752 121	92 365 700
„ „ „ ausländische Wechsel	11 750 436	10 022 768	7 391 654	29 164 858	22 483 233
Ausstehende Darlehen gegen Hypothek	3 330 095	22 960 261	7 146 564	33 436 920	33 709 976
„ „ „ Obligationen 2c.	11 273 797	3 495 905	2 335 648	17 105 350	9 701 544
„ „ „ Aktien	3 275 144	10 735 148	4 160 430	18 170 722	16 241 940
„ „ „ Waaren	3 162 985	4 606 216	942 596	8 711 797	6 725 466
„ „ „ Bürgen, Schuldbriefe 2c.	11 810 160	26 347 600	9 092 766	47 250 526	48 703 049
Ausstehend auf Kassakreditiv	7 824 833	45 808 428	13 539 470	67 172 731	76 757 139
Diverse, auch unsichere Forderungen	5 260 226	15 227 215	3 560 922	24 048 363	27 214 334
Summe	116 021 621	343 804 996	132 678 882	592 505 499	539 575 274

Provinzen.	Zahl der Gruben.	Erträge an Eisenerz. Centner.
Norrbotten	4	1 560
Vesternorrland	2	14 000
Gefleborg	10	568 514
Upsala	30	1 444 437
Stockholm	5	90 671
Kopparberg	49	2 824 578
Vestmanland	57	3 402 917
Oerebro	85	4 084 414
Vermland	38	2 077 540
Södermanland	15	380 974
Oestergötland	2	151 620
Jönköping	7	73 959
	304	15 115 184

Zur Roheisenfabrikation waren 182 Hohöfen in Betrieb, welche zusammen 8 058 494 Centner Roheisen fabrizirten. Die größte Fabrikation bei einem Werke war 217 803 Centner, die kleinste 1300 Centner.

Zur Fabrikation von Stangeneisen waren 270 Werke mit 695 Schmelzöfen thätig, welche zusammen 4 929 840 Centner Stangeneisen fabrizirten. Die größte Fabrikation für ein Werk betrug 158 429,85 Centner, die kleinste 30,50 Centner.

Es wurden 1879 ferner gewonnen:

.....	2 731 220	Centner	Luppen,
in 28 Werken	650 020	„	Stahl,
„ 181 „	651 779	„	Eisen- u. Stahlwaaren,
„ 31 Gruben	344 989	„	Silber- und Bleierz,
„ 16 „	670 685	„	Kupfererz,
in 3 Gruben	5 257	Centner	Kobalterz,
„ 23 „	1 030 810	„	Zinkerz,
„ 3 „	7 540	„	Manganerz,
„ 1 Werk	15 000	„	Schwefelkies,
„ 1 „	7 Pfd. 87 Ort 30 Korn		Gold,
„ 2 Werken	3 188 „ 4	„	Silber,
„ 6 „	19 132	Centner	Kupfer,
„ 2 „	733	„	Nickel,
„ 3 „	7 310	„	Messing,
„ 1 Werk	1 040	„	Blei,
„ 1 „	6 688	„	Schwefel,
„ 1 „	4 109	„	Kupfervitriol,
„ 3 Werken	3 060	„	Eisenvitriol,
„ 4 „	15 603	„	Oker,
„ 2 „	6 153	„	Alaun,
„ 6 Gruben	4 884 180	„	Steinkohle.

Die gesammte Montanindustrie beschäftigte 1879 im Ganzen 24 775 Arbeiter, nämlich:

in den Eisengruben	4 090
„ den Eisenwerken	16 278
„ allen anderen Gruben u. Werken	4 407

Bankwesen und Börse.

Die nachfolgende Tabelle über die Stellung der Schwedischen Reichsbank, der Privatbanken und der Kreditgesellschaften am Ende des Jahres 1880, verglichen mit 1879, zeigt in mancher Beziehung einen Aufschwung im Geschäftsleben, wie er seit mehreren Jahren zum ersten Male wieder mit dem Jahre 1880 eingetreten ist.

zu Ende 1880, verglichen mit 1879.

Passiva.	Die Reichsbank. Kronen.	Die Privatbanken. Kronen.	Die Kreditgesellschaften. Kronen.	Summe 1880. Kronen.	Summe 1879. Kronen.
Im Verkehr befindliche eigene Banknoten	39 403 726	50 231 713	—	89 635 439	80 811 092
„ „ „ Postremißwechsel	745 498	7 353 795	2 158 975	10 258 268	9 497 136
In Rechnung mit inländischen Banken und Bankgeschäften	—	5 023 722	12 682 645	17 706 367	12 463 871
„ „ „ ausländischen „ „ „	982 344	1 825 727	1 432 937	4 241 008	6 941 804
„ Foliorechnung	8 063 011	—	—	8 063 011	6 657 596
„ Sparkassenrechnung	—	—	2 825 677	2 825 677	1 338 197
Auf Giro-Conto	3 859 252	29 701 022	17 427 139	50 987 413	46 836 337
„ Depositions-Conto	18 331 296	149 514 838	47 184 711	215 030 845	193 901 403
Eigene zinstragende Obligationen	—	—	9 347 400	9 347 400	6 642 200
Garantieverpflichtungen	—	—	4 367 814	4 367 814	5 944 199
Wechselaccepte	—	—	—	—	198 733
Zinstragende Wechselvorschüsse von der Reichsbank	—	8 732 300	—	8 732 300	—
Aufgenommene Anleihen	—	7 111 718	1 972 826	9 094 544	9 923 697
Diverse zufällige Conten	2 763 363	11 912 510	5 124 834	19 790 707	16 396 692
Grundfonds	30 000 000	58 684 500	21 021 606	109 706 106	110 051 226
Reservefonds	5 000 000	10 750 926	5 260 573	21 011 499	20 691 819
Dispositionsfonds	6 873 131	2 962 225	1 871 745	11 707 101	11 279 272
Summe	116 021 621	343 804 996	132 678 882	592 505 499	539 575 274
Bewilligte Kreditive	16 628 150	81 448 860	29 726 700	127 803 710	131 963 580
Recht zur Notenausgabe: Summe	60 926 675	74 485 229	—	135 411 904	135 480 023
„ „ „ unbenutzt	12 714 441	24 261 536	—	36 975 977	47 519 701

Der Zinsfuß war 1880 durchschnittlich folgender:

	Reichsbank:	Privatbankgesellschaften:
Für Depositen auf Giro-Conto	2 pCt.	2 bis 3 pCt.
„ „ „ 1 Monat Kündig.	—	2½ „ 3½ „
„ „ „ 2 „ „	3½ pCt.	2½ „ 3½ „
„ „ „ 3 „ „	3½ „	3 „ 4 „
„ „ „ 4 „ „	4 „	—
„ „ „ 5 „ „	—	3½ bis 4½ pCt.
„ „ „ 6 „ „	—	3½ „ 5 „
„ Darlehen gegen Einzeichnung	4½ bis 5 pCt.	4½ „ 6 „
„ „ „ andere Hypothek, Bürgen ꝛc.	4 „ 5½ „	4½ „ 6 „
Kreditiv-Zinsen	5 pCt.	5½ „ 6 „
„ Unkosten	½ bis 1 pCt.	¾ „ 1½ „
Diskonto für 3 Monate	4 pCt.	4 „ 6 „
„ „ längere Zeit	4½ „	4½ „ 6½ „

Der Wechselumsatz an der Stockholmer Börse bestand 1880 aus folgenden Valuten:

Deutsche Reichsmark	25 903 165
Pfund Sterling	2 570 171
Franken	21 023 658
Niederländische Gulden	1 084 982
Kronen auf Dänemark	11 200
„ „ Norwegen	30 000
Silberrubel	105 140
Dollars	700
Oesterreichische Gulden	2 700
Finnische Mark	20 500
Summe in Kronen	86 248 225

Außer diesen Summen werden jedoch jährlich noch bei den Banken und Bankgeschäften Wechsel auf das Ausland in bedeutender Zahl gekauft, welche sich jeder Kontrole entziehen, und es kann daher obige Schlußsumme allein nicht als Maßstab der Lebhaftigkeit des Handelsverkehrs angesehen werden.

Durch einen Zusatzartikel zur Münzkonvention vom 27. Mai 1873 zwischen Schweden, Norwegen und Dänemark wird bestimmt:

„1. Es soll in jedem der drei Reiche der Finanzverwaltung gestattet sein, für ihre Rechnung Goldmünzen zu 5 Kronen prägen zu lassen, und es sollen diese, sofern sie nicht entstellt oder auf ungesetzliche Weise beschädigt sind, in allen drei Reichen, ohne Rücksicht darauf, in welchem derselben sie geprägt sind, gesetzliches Zahlungsmittel nach dem Werthe sein, auf welchen sie lauten."

„2. Diese Geldstücke werden von Münzgold geprägt, so daß 496 Stücke ein Kilogramm feines Gold enthalten und jedes Stück 2,24015 Gramm wiegt. Der Durchmesser des Fünf-Kronenstückes soll 16 Millimeter betragen." ꝛc.

In Schweden erwartet man die Ausgabe solcher Fünf-Kronenstücke zum Herbst 1881.

Gründung von Aktiengesellschaften im Jahre 1880.

Im Jahre 1880 wurden die Statuten folgender Schwedischer Aktiengesellschaften sanktionirt:

	Kronen:
1 Eisenbahn-Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von:	
mindestens	3 000 000
höchstens	3 000 000
26 industrielle Aktiengesellschaften mit einem Aktienkapital von zusammen:	
mindestens	9 251 620
höchstens	16 237 040
17 Rhederei-Aktiengesellschaften mit einem Aktienkapital von zusammen:	
mindestens	849 050
höchstens	3 310 000
12 Handels- und Oekonomie-Aktiengesellschaften mit einem Aktienkapital von zusammen:	
mindestens	129 300
höchstens	376 000
13 Aktiengesellschaften für verschiedene andere Zwecke mit einem Aktienkapital von zusammen:	
mindestens	614 000
höchstens	1 381 000
überhaupt:	
69 Aktiengesellschaften mit einem Aktienkapital von zusammen:	
mindestens	13 843 970
höchstens	24 295 040

Fabrik- und Gewerbestatistik 1879.

Die Zahl sämmtlicher Fabriken in Schweden, die Zahl der darin beschäftigten Arbeiter und der Werth der in denselben gefertigten Fabrikate, bezw. der geleisteten Arbeit, war am Ende des Jahres 1879 wie folgt:

Fabriken.	Zahl der Fabriken.	Zahl der Arbeiter.	Fabrikationswerth. Kronen.
Klempnereien	8	197	511 600
Färbereien	340	1 144	1 950 694
Garnspinnereien:			
Baumwoll-	25	3 347	10 814 709
Leinen-	1	206	576 592
Woll-	62	308	635 273
Gasfabriken	26	471	1 508 102
Gießereien ꝛc.	223	8 461	17 812 606
Glashütten	29	1 533	2 065 375
Eisen- und Stahlfabriken	54	905	1 171 374
Ofenfabriken ꝛc.	68	666	769 267
Chemisch-technische Fabriken	70	512	2 526 838
Korkfabriken	11	212	558 600
Mitrailleusenfabriken	1	?	550 000
Lithographische Anstalten	12	640	1 314 631
Gerbereien	665	1 675	4 948 035
Brauereien	122	1 691	6 816 393
Metall- und Bronzefabriken	21	263	506 413
Oelsiedereien	24	151	1 212 346
Papierfabriken	50	2 027	5 935 692
Papiermassefabriken	24	901	1 703 178

Fabriken.	Zahl der Fabriken.	Zahl der Arbeiter.	Fabrikations-werth. Kronen.
Porzellanfabriken	2	828	1 443 339
Hefenfabriken	2	39	559 540
Schiffswerfte	27	902	1 351 423
Mechanische Tischlereien	37	1 629	3 447 865
Zuckerraffinerien	9	997	15 060 935
Stearinlichtfabriken	2	155	1 105 720
Steinhauereien	25	1 482	628 759
Seifensiedereien	13	135	1 833 569
Tapetenfabriken	10	210	633 078
Ziegeleien	208	2 395	1 290 894
Tabaksfabriken	106	3 220	10 344 741
Zündholzfabriken	28	3 420	5 406 183
Baumwollwebereien	25	3 492	9 053 568
Tuchfabriken	38	2 902	7 031 440
Andere Wollwebereien	9	381	7 374 523
Segeltuchfabriken	2	263	547 065
Seidenwebereien	2	298	625 758
u. s. w.			
Zusammen	2806	52 459	134 209 871

Die häusliche Webeindustrie wurde auch 1879 besonders in der Provinz Elfsborg betrieben, und die Fabrikation betrug daselbst 25 600 000 Fuß Baumwoll- und Wollgewebe oder 5 000 000 Fuß mehr als 1878. In anderen Provinzen wurden ferner folgende Gewebe zum Verkauf gefertigt:

Provinzen.	Gewebe.	1878. Fuß.	1879. Fuß.
Gefleborg	Leinen-	1 100 000	1 262 000
Halland	Leinen- und Woll-	266 000	770 000
Skaraborg, Söderman-land u. Westerbotten	verschiedene	?	128 000

Schiffswesen.

1. Schiffsbestand.

Stockholms Handelsflotte, welche Ende 1879 aus 66 Segelschiffen und 84 Dampfschiffen von zusammen 29 385 Tons bestand, betrug am Ende des Jahres 1880:

66 Segelschiffe von 11 866 Tons und
73 Dampfschiffe „ 14 461 „
zusammen 139 Fahrzeuge von 26 327 Tons.

Die gesammte Handelsflotte Schwedens, welche Ende 1878 aus:

3563 Segelschiffen von 454 491 Tons und
752 Dampfschiffen „ 82 119 „
zusammen 4315 Fahrzeugen von 536 610 Tons

bestand, verminderte sich während des Jahres 1879 um 13 Schiffe von zusammen 5807 Tons.

Ende 1879 waren vorhanden:

3550 Segelschiffe von 447 144 Tons und
752 Dampfschiffe „ 83 659 „
in Summe 4302 Fahrzeuge von 530 803 Tons,

von denen:

1908 Segelschiffe von 382 742 Tons und
170 Dampfschiffe „ 55 609 „
in Summe 2078 Fahrzeuge von 438 351 Tons

in ausländischer Fahrt angewendet wurden.

Für das Jahr 1880 sind genaue Zahlen über den Bestand der gesammten Handelsflotte Schwedens noch nicht festgestellt.

2. Schiffsverkehr.

a. Angekommene Schiffe für ganz Schweden.

Die Zahl aller 1879 in Schweden angekommenen Schiffe betrug:

13 447 Segelschiffe von 1 787 136 Tons und
7 113 Dampfschiffe „ 1 302 092 „
zusammen 20 560 Fahrzeuge von 3 089 228 Tons

oder 450 Fahrzeuge und 18 369 Tons weniger als in 1878.

Im Jahre 1879 in Schweden angekommene Schiffe.

Ankunftshäfen.	In Fracht: Schiffe.	In Fracht: Reg.-Tonnen.	In Ballast: Schiffe.	In Ballast: Reg.-Tonnen.	Summe: Schiffe.	Summe: Reg.-Tonnen.
Gothenburg	1320	391 885	397	125 834	1 717	517 719
Sundsvall	89	18 716	900	301 524	989	320 240
Malmö	1287	192 747	1 697	126 514	2 984	319 261
Stockholm	1242	271 107	149	24 587	1 391	295 694
Hernösand	73	13 880	839	229 174	912	243 054
Helsingborg	630	56 203	2 528	148 096	3 158	204 299
Söderhamn	32	5 679	505	164 920	537	170 599
Gefle	217	47 795	354	104 638	571	152 433
Landskrona	571	55 284	1 157	49 125	1 728	104 409
Piteå	26	2 380	316	80 611	342	82 991
Hudiksvall	23	4 995	245	73 207	268	78 202
Haparanda	38	1 203	137	44 350	175	45 553
Ystad	208	27 650	181	22 193	389	49 843
Karlskrona	140	23 965	178	21 140	318	45 105
Uddevalla	114	14 956	130	29 579	244	44 535
Umeå	38	3 863	122	40 700	160	44 563
Luleå	9	1 271	118	43 408	127	44 679
Kalmar	84	5 943	435	36 703	519	42 646
Strömstad	979	20 628	187	18 676	1 166	39 304
Norrköping	161	27 300	28	4 590	189	31 890
Halmstad	142	9 130	364	20 792	506	29 922
Andere Häfen	534	64 816	1 636	117 471	2 170	182 287
Summe	7957	1 261 396	12 603	1 827 832	20 560	3 089 228

Nationalität der 1879 in Schweden angekommenen Schiffe.

Nationalität.	In Fracht: Schiffe.	In Fracht: Reg.-Tonnen.	In Ballast: Schiffe.	In Ballast: Reg.-Tonnen.	Summe: Schiffe.	Summe: Reg.-Tonnen.
Preußische	415	52 656	490	70 164	905	122 820
Mecklenburgische	49	14 010	156	44 357	205	58 367
Oldenburgische	6	800	15	2 328	21	3 128
Lübecker	9	1 680	3	642	12	2 322
Hamburger	15	3 269	17	6 651	32	9 920
Bremer	13	2 917	3	1 616	16	4 533
Deutsche in Summe	507	75 332	684	125 758	1 191	201 090
Schwedische	4157	623 379	4 992	452 828	9 149	1 076 207
Norwegische	489	95 084	1 552	499 800	2 041	594 884
Dänische	1553	174 082	4 223	379 222	5 776	553 304
Britische	467	198 619	367	164 757	834	363 376
Finnische	625	71 665	356	86 532	981	158 197
Niederländische	76	9 415	191	68 290	267	77 705
Französische	15	2 099	204	37 882	219	39 981
Russische	64	10 426	22	2 275	86	12 701
Nordamerikanische	—	—	6	7 528	6	7 528
Oesterreichische	1	508	3	1 698	4	2 206
Britisch-Nordamerikanische	2	721	—	—	2	721
Australische	—	—	1	683	1	683
Belgische	1	66	2	579	3	645
Summe	7957	1 261 396	12 603	1 827 832	20 560	3 089 228

Die 1879 in Schweden angekommenen Schiffe kamen von folgenden Ländern.

Von:	In Fracht. Schiffe.	In Fracht. Reg.-Tonnen.	In Ballast. Schiffe.	In Ballast. Reg.-Tonnen.	Summe. Schiffe.	Summe. Reg.-Tonnen.
Preußen	394	50 956	1 063	198 436	1 457	249 392
Mecklenburg	2	117	206	33 813	208	33 930
Oldenburg	1	64	23	4 221	24	4 285
Lübeck	461	62 187	368	51 252	829	113 439
Hamburg	111	17 955	31	12 195	142	30 150
Bremen	81	8 359	17	3 877	98	12 236
Deutschland in Summe	1050	139 638	1 708	303 794	2 758	443 432
Norwegen	1245	42 427	668	193 769	1 913	236 196
der Nordsee und dem Eismeer	2	308	—	—	2	308
Finland	612	54 597	223	32 048	835	86 645
Rußland	591	98 201	137	50 637	728	148 838
Dänemark	2161	174 365	7 796	575 899	9 957	750 264
den Niederlanden	81	24 161	281	98 845	362	123 006
Belgien	58	21 445	177	51 676	235	73 121
England	1859	610 758	773	290 238	2 632	900 996
Frankreich	65	22 440	828	226 793	893	249 233
Portugal	72	16 894	—	—	72	16 894
Spanien	38	12 523	10	2 994	48	15 517
Italien	44	14 596	—	—	44	14 596
Oesterreich	2	1 220	—	—	2	1 220
den Vereinigten Staaten von Amerika	56	22 097	—	—	56	22 097
Westindien	6	1 257	—	—	6	1 257
anderen Ländern	15	4 469	2	1 139	17	5 608
Summe	7957	1 261 396	12 603	1 827 832	20 560	3 089 228

b. Abgegangene Schiffe für ganz Schweden.

Die Summe sämmtlicher 1879 von Schweden abgegangener Schiffe betrug:
13 099 Segelschiffe von 1 806 998 Tons und
7 167 Dampfschiffe „ 1 344 509 „
zusammen 20 266 Fahrzeuge von 3 151 507 Tons
oder 520 Fahrzeuge und 12 062 Tons weniger als 1878.

Im Jahre 1879 von Schweden abgegangene Schiffe.

Abgangshäfen.	In Fracht: Schiffe.	In Fracht: Reg.-Tonnen.	In Ballast: Schiffe.	In Ballast: Reg.-Tonnen.	Summe: Schiffe.	Summe: Reg.-Tonnen.
Gothenburg	1 288	425 659	567	115 522	1 855	541 181
Sundsvall	1 132	353 475	47	10 471	1 179	363 946
Malmö	1 592	119 946	1426	195 255	3 018	315 201
Stockholm	698	189 948	531	77 444	1 229	267 392
Hernösand	1 019	261 452	19	2 364	1 038	263 816
Söderhamn	684	204 581	6	189	690	204 770
Gefle	733	197 125	26	3 315	759	200 440
Helsingborg	1 287	64 117	1681	108 862	2 968	172 979
Piteå	430	100 166	17	296	447	100 462
Hudiksvall	329	90 955	1	20	330	90 975
Landskrona	1 008	36 438	541	44 185	1 549	80 623
Umeå	169	53 411	21	730	190	54 141
Haparanda	160	49 522	6	375	166	49 897
Luleå	139	48 430	2	24	141	48 454
Uddevalla	209	41 649	72	1 744	281	43 393
andere Häfen	3 876	300 318	550	53 519	4 426	353 837
Summe	14 753	2 537 192	5513	614 315	20 266	3 151 507

Nationalität der 1879 von Schweden abgegangenen Schiffe.

Nationalität.	In Fracht: Schiffe.	In Fracht: Reg.-Tonnen.	In Ballast: Schiffe.	In Ballast: Reg.-Tonnen.	Summe: Schiffe.	Summe: Reg.-Tonnen.
Preußische	739	93 135	169	30 246	908	123 381
Mecklenburgische	204	58 219	1	452	205	58 671
Hamburgische	27	9 947	1	261	28	10 208
Oldenburgische	17	2 474	1	103	18	2 577
Lübecker	7	1 219	3	521	10	1 740
Bremer	9	2 976	7	1 591	16	4 567
Deutsche in Summe	1 003	167 970	182	33 174	1 185	201 144
Schwedische	7 729	972 161	1262	160 503	8 991	1 132 664
Norwegische	1 930	582 901	138	17 903	2 068	600 804
Dänische	2 281	230 627	3413	324 749	5 694	555 376
Finnische	498	113 169	418	39 525	916	152 694
Russische	43	6 330	33	5 829	76	12 159
Niederländische	263	75 001	6	1 700	269	76 701
Belgische	2	579	—	—	2	579
Britische	776	337 858	59	30 223	835	368 081
Französische	216	39 805	1	187	217	39 992
Oesterreichische	4	2 207	—	—	4	2 207
Australische	1	683	—	—	1	683
Amerikanische	7	7 901	—	—	7	7 901
Britisch-Amerikanische	—	—	1	522	1	522
Summe	14 753	2 537 192	5513	614 315	20 266	3 151 507

Die 1879 von Schweden abgegangenen Schiffe waren nach folgenden Ländern bestimmt:

Nach:	In Fracht: Schiffe.	In Fracht: Reg.-Tonnen.	In Ballast: Schiffe.	In Ballast: Reg.-Tonnen.	Summe: Schiffe.	Summe: Reg.-Tonnen.
Preußen	1 007	95 263	205	43 236	1 212	138 499
Mecklenburg	116	11 034	—	—	116	11 034
Oldenburg	56	9 670	—	—	56	9 670
Lübeck	454	66 853	200	29 566	654	96 419
Hamburg	135	16 311	9	1 729	144	18 040
Bremen	62	5 091	—	—	62	5 091
Deutschland in Summe	1 830	204 222	414	74 531	2 244	278 753
Norwegen	589	25 818	429	45 523	1 018	71 341
Finland	187	23 754	550	49 963	737	73 717
Rußland	230	34 033	382	87 254	612	121 287
Dänemark	5 470	270 245	3690	333 960	9 160	604 205
Niederlande	339	117 390	1	729	340	118 119
Belgien	382	114 769	1	166	383	114 935
England	3 820	1 163 852	22	10 261	3 842	1 174 113
Frankreich	1 538	460 919	2	622	1 540	461 541
Portugal	61	13 717	—	—	61	13 717
Spanien	123	38 527	—	—	123	38 527
Italien	16	4 431	—	—	16	4 431
anderen Europäischen Ländern	21	5 120	3	1 182	24	6 302
Asien	2	546	—	—	2	546
Afrika	89	32 943	—	—	89	32 943
Amerika	39	13 791	18	9 459	57	23 250
Britischen Besitzungen in Amerika	—	—	1	665	1	665
Australeen	17	13 115	—	—	17	13 115
Summe	14 753	2 537 192	5513	614 315	20 266	3 151 507

c. Verkehr Deutscher Schiffe in Schweden 1880.

Im Jahre 1880 sind, soweit es sich bisher hat feststellen lassen, im Ganzen 1250 Deutsche Schiffe von zusammen 194 570 Register-Tonnen in Schwedischen Häfen angekommen, nämlich:

in Stockholm	187	von	38 511	Reg.-Tonnen,
„ Gefle	115	„	24 306	„
„ Sundsvall	95	„	23 525	„
„ Gothenburg	99	„	15 754	„
„ Söderhamn	53	„	15 239	„
„ Malmö	146	„	11 769	„
„ Luleå	28	„	9 089	„
„ Hernösand	44	„	8 667	„
„ Hudiksvall	35	„	8 057	„
„ Skellefteå	32	„	6 818	„
„ Helsingborg	54	„	5 434	„
„ Norrköping	50	„	4 940	„
„ Carlskrona	32	„	2 869	„
„ Landskrone	42	„	2 715	„
„ Carlshamn	53	„	2 707	„
„ Piteå	13	„	2 326	„
„ Nyköping	16	„	2 003	„
„ Ystad	32	„	1 813	„
„ Umeå	6	„	1 650	„
„ Westervik	20	„	1 598	„
„ Calmar	23	„	1 569	„
„ Trelleborg	59	„	1 426	„
„ Wisby	7	„	1 016	„
„ Cimbrishamn	7	„	438	„
„ Mem	1	„	262	„
„ Waldemarsvik	1	„	69	„
Summe	1250	von	194 570	Reg.-Tonnen.

d. Schiffsverkehr Stockholms mit Deutschland 1880.

In Stockholm verkehrten im Jahre 1880 im Ganzen 185 angekommene Deutsche Schiffe von zusammen 37 922 Reg.-Tonnen, darunter 58 Dampfschiffe. 186 Schiffe gingen ab.

Von den angekommenen Deutschen Schiffen waren beladen:

mit Stückgütern	63	mit Knochenmehl	4
„ Steinkohle	43	„ Kartoffeln	4
„ Weizen	8	„ Holz	4
„ Erbsen	7	„ Speck	2
„ Zucker	6	„ Petroleum	2
„ Mehl	5	„ Roggen	2
„ Salz	5	„ Erbsen und Weizen	1
„ Oelkuchen	10	„ Erbsen und Hafer	1

mit Mais, Hering, Guano, Schwefelkies, Cement, Feuersteinen, Klinkersteinen, Sand, Asphalt, Thon, Cedernholz, Farbhölzern, Gips, Talg, Viktualien, Sand und Holz je 1, leer 2, Summe 185,

und kamen von:

Stettin	60	Stralsund	1
Bremen	10	Anklam	1
Danzig	9	Barth	1
Hamburg	5	Rügenwalde	1
Königsberg	4	Swinemünde	1
Itzehoe	4	Wismar	1
Rostock	3	Brunshausen	1
Lübeck	2	Hannover	1
Wolgast	2		
Kiel	2	Deutschland zusammen	111
Arnis	2		

Dänemark	3	den Vereinigten Staaten von Amerika	1
Rußland	8	Uruguay	1
Schweden	3	Bolivia	1
England	48	Norwegen	1
Frankreich	2	den Niederlanden	1
Spanien	2		
Portugal	1		
Italien	2	Summe	185

Von den abgegangenen 186 Deutschen Schiffen waren beladen:

mit Eisen	22	mit Eisen und Hafer	1
„ Stückgütern	16	„ anderem Getreide	2
„ Hafer	14	„ Eisen und Kupfer	1
„ Feldspath	8	„ Kupfer und Theer	1
„ Holz	6	„ Salzkuchen	1
„ Theer	4	„ Salzsteinen	1
„ Eisenerz	3	„ Ballast	93
„ Oelkuchen	2	leer	3
„ Eisen und Theer	4		
„ Eisen und Holz	3	Summe	186
„ Eisen und Roggen	1		

und gingen nach:

Stettin	29	Kiel	1
Königsberg	2	Wismar	1
Danzig	1	Cappeln	1
Schleswig	1		
		Deutschland zusammen	36
Dänemark	11	Frankreich	6
Rußland	36	Belgien	1
Schweden	75	der Ostsee	7
Norwegen	4		
England	10	Summe	186

Von den 111 von Deutschland angekommenen Deutschen Schiffen waren beladen:

mit Stückgütern	60	mit Viktualien	1
„ Weizen	8	„ Petroleum	1
„ Erbsen	7	„ Guano	1
„ Roggen	1	„ Cement	1
„ Erbsen und Weizen	1	„ Asphalt	1
„ Kartoffeln	3	„ Farbholz	1
„ Mehl	2	„ Cedernholz	1
„ anderem Getreide	1	„ Klinkersteinen	1
„ Oelkuchen	8	„ Sand und Holz	1
„ Holz	4	leer	1
„ Zucker	4		
„ Salz	2	Summe	111

Von den 36 nach Deutschland abgegangenen Deutschen Schiffen waren beladen:

mit Feldspath	8	mit Getreide	2
„ Eisen	7	„ Holz	1
„ Eisenerz	3	„ Salzsteinen	1
„ Eisen und Theer	3	„ Ballast	4
„ Eisen und Feldspath	1	leer	1
„ Eisen und Roggen	1		
„ Eisen und Hafer	1	Summe	36
„ Stückgütern	3		

Außer den von Deutschland angekommenen 185 Deutschen Schiffen kamen 1880 noch 76 Schiffe anderer Nationen von Deutschen Häfen in Stockholm an, nämlich:

Schwedische	53	Finnische	1
Niederländische	9	Oesterreichische	1
Britische	5		
Norwegische	4	Summe	76
Dänische	3		

(Unter den 53 Schwedischen Schiffen sind 5 Passagier- und Frachtdampfer und 2 Frachtdampfer mitgezählt, welche erstere zusammen 91 Reisen zwischen Stockholm und Lübeck, letztere 16 Reisen zwischen Stockholm und Hamburg gemacht haben.)

Von diesen 76 nichtdeutschen Schiffen hatten geladen:

Stückgüter	25	Speck	1
Erbsen	7	Salz	1
Weizenmehl	6	Asphalt	1
Weizen	3	Tabak und Reis	1
anderes Mehl	5	Lumpen	1
Tabak	5	eine Kunstreitertruppe	1
Zucker	3	Ballast	2
Leinsamen	4	leer	4
Düngstoffe	2		
Mauersteine	2	Summe	76
Speck und Salz	2		

Außer den nach Deutschland abgegangenen 36 Deutschen Schiffen[1]) gingen 1880 noch 41 Schiffe anderer Nationen von Stockholm nach Deutschen Häfen ab, nämlich:

Schwedische	19	Finnische	2
Norwegische	2	Russisches	1
Dänische	3		
Britische	10	Summe	41
Niederländische	4		

Von diesen waren beladen:

mit Stückgütern	9	mit Theer	1
„ Eisen	2	„ Ballast	27
„ Holz	2		
		Summe	41

e. Schiffsverkehr Stockholms mit dem Auslande 1880.

Im Jahre 1880 sind in Stockholm im Ganzen 1571 Schiffe von zusammen 398 325 Tons vom Auslande angekommen, nämlich:

Deutsche	166	Niederländische	18
Schwedische	591	Französische	4
Norwegische	126	Portugiesisches	1
Finnische	414	Oesterreichische	3
Russische	9		
Dänische	45	Summe	1571
Britische	194		

Diese 1571 angekommenen Schiffe waren beladen mit:

Steinkohle und Coke	409	Eisenbahnschienen	3
Getreide	159	Guano	8
Hering und anderen Fischen	59	Brennholz	235
Salz	22	Holz	13
Stückgütern	576	Ballast	36
Petroleum	7		
Thon, Cement ꝛc.	23	Summe	1571
Oelkuchen und Leinsamen	21		

[1]) Es muß hierbei bemerkt werden, daß mehrere Deutsche Schiffe mehr Reisen auf Deutsche Häfen gemacht haben, als hier angeführt worden, daß dieselben aber zuvor Schwedische Häfen zur Vervollständigung der Ladung angelaufen, daher auch nach diesen ausklarirt hatten.

Nach dem Auslande gingen von Stockholm 1423 Schiffe von zusammen 362 811 Tons, nämlich mit:

Eisen	68	Oelkuchen	4
Eisen und Holz	30	verschiedenen Gütern	339
Roheisen und Erz	86	Ballasteisen	223
Holz	38	Ballast	537
Hafer	76	leer	
Theer	16		
Feldspath	6	Summe	1423

3. Verschiedenes.

Die Schiffsverbindung zwischen Deutschland und Schweden ist im Sommer zwar ausreichend, im Winter jedoch häufig viele Monate hindurch unterbrochen. Ganz besonders hat der verflossene Winter 1880/81 gezeigt, wie mangelhaft die Mittel sind, welche den Verkehr Schwedens mit dem übrigen Europa bewerkstelligen, und den lebhaften Wunsch hervorgerufen, solche Zustände, wie die des verflossenen Winters, in welchem Schweden Monate lang fast von allem Verkehr abgeschnitten war, nach Möglichkeit zu beseitigen.

Es hat sich u. a. auch zu diesem Zwecke in Ystad eine Dampfschiffs-Aktiengesellschaft gebildet, welche beabsichtigt, einen neuen, schnellgehenden und bequem eingerichteten, als Eisbrecher konstruirten Passagier- und Frachtdampfer in regelmäßiger Fahrt zwischen Ystad und Stettin gehen zu lassen.

Diese Linie würde aller Wahrscheinlichkeit nach besonders im strengen Winter, wenn die Verbindung über Dänemark, wie es so oft geschieht, abgebrochen ist oder doch nur unregelmäßig und mit bedeutenden Kosten zu unterhalten ist, für den Personen- und Güterverkehr zwischen Schweden und Deutschland von Bedeutung werden, indem sie mit den beiden leicht zugänglichen und fast immer eisfreien Häfen von Ystad und Swinemünde als Endpunkten einen kurzen und bequemen Verkehrsweg darbieten würde.

Solcher besonders für den Winter eingerichteter Verbindungen fehlen in Schweden noch manche, und es dürfte sich auch für Deutsche Rhedereikreise wohl lohnen, ihr Augenmerk darauf zu richten, namentlich dann, wenn die für die Insel Rügen geplante Eisenbahn den schnelleren Verkehr noch erweitern würde.

Das Lootsen-, Feuer- und Rettungswesen

in Schweden ist im Jahre 1880 zu Gunsten der Seeschifffahrt in mancher Beziehung verbessert und vervollkommnet worden.

Auf der Rhede von Malmö ist ein Lootsenfahrzeug ausgelegt worden, um den vorbeipassirenden Schiffen das Einnehmen und Absetzen von Lootsen zu erleichtern. Das Fahrzeug liegt in der Verlängerung der Linie von dem Feuerschiffe „Oskarsgrundet" nach dem Feuerschiffe „Kalkgrundet" und ist mit einer Nebelglocke versehen, welche bei Nacht Laternen zeigt.

Leitfeuer sind errichtet worden auf dem Lootsenplatze zwischen Piteå und Skellefteå und auf der Landspitze Saltvik am westlichen Einlauf zu der Bucht von Hudiksvall.

Es sind ferner errichtet worden:

Zwei Einsegelungsfeuer auf den Wällen zu Carnegies Fabrik bei Gothenburg, ein Feuer auf der Insel Knippelholm, wogegen das ältere Feuer auf der früheren Festung Elfsborg gelöscht worden ist, und zwei kleine Einsegelungsfeuer beim Hafen von Höganäs am nördlichen Theile des Oeresund.

Beim Feuer von Falsterbo, sowie bei dem Fischerdorf Viken sind Signalstationen eingerichtet worden, um mit aufgezogenen Kugeln den vorbeipassirenden Schiffen die Eisverhältnisse in dem Sunde Flintrännan oder eine etwaige Abwesenheit der daselbst stationirten Feuerschiffe oder des Dänischen Feuerschiffes in dem Sunde Drogden von ihren Stationen zu signalisiren.

Die Zahl der Stationen zur Rettung Schiffbrüchiger an der Schwedischen Küste beträgt jetzt 16.

Die Zahl der meteorologischen Stationen ist um zwei, Lungö und Bremö, vermehrt worden und beträgt jetzt 19.

Landwirthschaft.

Die Ernte des Jahres 1880 hat diejenige des vorhergehenden Jahres übertroffen und die Getreide-Erträge sind durchschnittlich günstig, in einigen, besonders nördlichen Provinzen sogar ungewöhnlich vortheilhaft und besser als in Durchschnittsjahren ausgefallen. Das Getreide ist außerdem von besonders vollwichtiger und guter Beschaffenheit gewesen, und der zum Verkauf gelangte Theil desselben hat auch dementsprechend zu guten Preisen Absatz gefunden. Getreide- wie Futterernte wurden von dem schönsten Wetter begünstigt. Die Heuernte war zwar in Folge des trockenen Vorsommers weniger reich, jedoch von besonderer Güte. Wurzelfrüchte lieferten in Folge der ungleich vertheilten atmosphärischen Niederschläge in den verschiedenen Provinzen sehr ungleiche Erträge. Die Kartoffelernte ist im Durchschnitt sowohl quantitativ als qualitativ gut ausgefallen und ist diese Frucht glücklicherweise größtentheils von Krankheiten verschont geblieben, durch welche gewöhnlich sonst ein großer Theil der Ernte verloren geht.

Diese Resultate haben um so mehr Freude hervorgerufen, als während der ersten Hälfte des Jahres 1880 die Witterung fast im ganzen Lande für ungünstig gehalten wurde und die Wahrscheinlichkeit für eine schlechte Ernte immer größer wurde.

Der Boden war zu Anfang des Jahres unbedeckt und man befürchtete, daß die Herbstsaat, welche schon unter widrigen Verhältnissen bestellt worden war, durch das wechselnde Winterwetter Schaden leiden würde. Darauf trat nach etwa zweimonatlichem Schnee mit Anfang April so warmes Wetter ein, daß die Vegetation überall erwachte, während gleichzeitig die Nächte äußerst kalt waren. Sodann erfolgte bis Ende Mai Dürre mit abwechselnden austrocknenden Winden. Erst im Laufe des Juni gestaltete sich das Wetter günstig und blieb es bis zum Schluß der Ernte.

Das Durchschnittsprädikat des statistischen Centralbureaus für die Ernte des ganzen Reiches lautet: „über mittel" und der relative Werth derselben ist nach der im Bureau aufgestellten Werthskala: „6,8."

Die 1880er Getreide-Ernte ist bei weitem die beste der letzten Jahre, was den Geldwerth derselben betrifft — etwa 259 Millionen Kronen — und übersteigt mit 13 Millionen Kronen die Ernte von 1878, welche bisher als die beste galt, so lange eine Statistik Aufschlüsse darüber geben kann; im Jahre 1879 betrug der Werth der Ernte 230 Millionen Kronen.

Mit Rücksicht auf die geringere Futterernte jedoch ist der Gesammternte kein höheres Prädikat als „über mittel" gegeben worden.

Eisenbahnwesen.

Im Jahre 1880 sind in Schweden im Ganzen fünf verschiedene Eisenbahnstrecken, nämlich die Staatsbahnstrecken:

Jerssö—Ljusdal mit	1,4	Meilen,

sowie vier Privatbahnstrecken:

Vernamo—Lindefors mit	4,3	„
Strömsnäs—Säter und Kullsveden—Bispberg	3,8	„
Varberg—Borås	7,9	„
Uttersberg—Riddarhyttan	1,2	„
zusammen fünf Strecken mit	18,6	Meilen,

dem Verkehr übergeben worden.

Die Länge sämmtlicher Schwedischer Eisenbahnen betrug Ende 1879 530,8 Schwedische Meilen (= etwa 5673½ Kilometer), nämlich 181,2 Meilen Staatsbahnen und 349,6 Meilen Privatbahnen.

Ende 1880 betrug die Länge

der Staatsbahnen	182,6	Schwed. Meilen	= 1954 Kilometer,
„ Privatbahnen	366,8	„ „	= 3928 „
zusammen	549,4	Schwed. Meilen	= 5882 Kilometer.

Norrbotten und Westerbotten sind die einzigen Provinzen, welche noch keine Eisenbahnen besitzen; nur Staatsbahnen hat die Provinz Jemtland und nur Privatbahnen besitzen die vier Provinzen Gotland, Kalmar, Blekinge und Halland.

Der Eisenbahnbau in Schweden ist seit 1856, dem Jahre der Eröffnung der ersten Bahnstrecke, nicht immer gleichmäßig fortgeschritten, denn während in der ersten fünfjährigen Periode von 1856 bis 1860 jährlich im Durchschnitt etwa 9,5 Meilen eröffnet wurden, stieg diese Zahl in der folgenden fünfjährigen Periode auf 14,4 Meilen jährlich, fiel dann von 1866 bis 1870 wieder auf 8 Meilen, und stieg 1871 bis 1875 auf 36,8 Meilen und 1876 bis 1880 sogar auf 41,2 Meilen pro Jahr.

Besonders sind es zwei Jahre, welche in der Geschichte der Schwedischen Eisenbahnen merkwürdig sind, nämlich 1862, in welchem 31,5 Meilen Staatsbahnen, und 1874, in welchem außer 6,7 Meilen Staatsbahnen 90,4 Meilen Privatbahnen dem Verkehr übergeben wurden.

Das gesammte in diesen Eisenbahnen angelegte Kapital bezifferte sich Ende 1880:

für die Staatsbahnen	auf 211 000 000	Kronen,
„ „ Privatbahnen	„ 236 000 000	„
zusammen	auf 447 000 000	Kronen,

und hiervon betrugen die Baukosten allein:

für die Staatsbahnen	191 000 000	Kronen,
„ „ Privatbahnen	227 000 000	„
zusammen	418 000 000	Kronen.

An Staatshülfe haben von den 65 Privatbahnen erhalten:

	Darlehen: Kronen.	Zuschüsse: Kronen.
2 Bahnen Darlehen und Zuschüsse à fonds perdu	2 825 000	1 242 500
30 Bahnen Darlehen	40 164 295	—
3 Bahnen Zuschüsse à fonds perdu	—	2 160 000
zusammen	42 989 295	3 402 500

30 Bahnen erhielten keine derartige Unterstützung.

Die Einnahmen der Staatsbahnen beliefen sich 1880 auf 16 428 454 Kronen oder 247,99 Kronen pro Tag und Bahnmeile; die Einnahmen der Privatbahnen im Jahre 1880 sind noch nicht zu ermitteln.

Für 1879 betrugen die Einnahmen im Ganzen 26 627 000 Kronen; hiervon kamen 14 310 000 Kronen auf die Staatsbahnen und 12 317 000 Kronen auf die Privatbahnen. An diesen Einnahmen betrug der Antheil des Personenverkehrs im Durchschnitt 35 pCt.

Im Reichstage von 1881 wurden die Mittel für folgende Eisenbahnbauten bewilligt:

	Kronen.
Für Aenderungen und Neubauten bei im Betriebe befindlichen Staatsbahnen	350 000
Für Stationsbauten in Stockholm (in Summe 400,000 Kronen, hiervon für das Jahr 1882 die Hälfte mit)	200 000
Zur Fortsetzung der Querbahn Torpshammar—Norwegische Grenze	500 000
Zur Vollendung der Strecke Halmstad—Nässjö	500 000
Zur Unterstützung von Privatbahnen (5 000 000 Kronen, davon 1882)	1 000 000
Zum Bau einer Bahn von Bräcke (einer Station an der Querbahn Torpshammar—Norwegische Grenze) oder einem anderen passenden Punkte nach Sollefteå oder einem anderen passenden Punkte in der Nähe dieser Stadt am Flusse Ångermanelf	2 500 000
Summe	5 050 000

Diese Summe wurde bewilligt. Gefordert dagegen wurden in einer großen Zahl von Anträgen etwa 31 Millionen Kronen, davon etwa 12 Millionen Kronen als Darlehen und 19 Millionen à fonds perdu für mehr als 75 Meilen Eisenbahnen.

Postwesen.

Die Zahl der Poststationen in Schweden betrug:

1871: 320, 1873: 383, 1875: 1648, 1877: 1686, 1878: 1643 1879: 1440, 1880: etwa 1451, und hatte sich also 1879 um 203 vermindert (1880 um etwa 11 vermehrt), was seine Ursache in der Einrichtung von Landbriefbestellung an solchen Orten hat, an denen bisher Poststationen sich befunden haben.

Die Bevölkerung Schwedens 1879.

Die Gesammtbevölkerung Schwedens, welche 1878 4 531 863 Personen betrug, vermehrte sich 1878 um 47 038 Personen, oder 1,04 pCt. und betrug also am Schlusse des Jahres 1879 4 578 901 Personen.

Die Landbevölkerung vermehrte sich um 28 904 Personen oder 0,75 pCt. und betrug Ende 1879 3 888 713 Personen, die Stadtbevölkerung vermehrte sich um 18 134 Personen oder 2,70 pCt. und betrug 690 188 Personen.

Die Proportion zwischen der Stadt- und Landbevölkerung hat sich schon seit einer Reihe von Jahren in der Weise verändert, daß die Städte sich fortwährend auf Kosten der Landbevölkerung vergrößert haben. Diese Vergrößerung hat beispielsweise 1879 etwa 12 000 Personen betragen. In letzteren Jahren machte die Stadtbevölkerung 15,07 pCt., die Landbevölkerung 84,93 pCt. der Gesammtbevölkerung aus.

Stockholm zählte Ende 1879 173 433 Einwohner.

Die Zahl der im Jahre 1879 in Schweden Eingewanderten betrug 2592, die der Auswanderer dagegen 17 637. Von den letzteren gingen 12 761 nach Nordamerika.

Die Auswanderung des Jahres 1880 hat, wie man auch schon zu Anfang des Jahres vermuthete, ungewöhnliche Dimensionen angenommen und diejenige von 1869 fast erreicht. Ueber Gothenburg sind allein 33 459 Personen nach Amerika befördert worden.

Zollbestimmung.

Seit der Einführung des Zolles für Mais und Maismehl sowie der sog. Registrirungsabgabe für Weizenmehl, Grütze und Gries aller Art und Bohnen haben sich mancherlei Schwierigkeiten bei der Ermittelung des Gewichtes dieser Waaren herausgestellt, welche für die Waarenempfänger sowohl wie für die Zollbehörden unverhältnißmäßigen Zeitverlust und Kosten mit sich geführt haben. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, ist jetzt die Bestimmung ergangen, daß es gestattet sein soll, durch Probewägen einer Anzahl von Kolli das Gewicht solcher Waaren zu bestimmen, wie es z. B. bei der Verzollung von Kaffee schon seit längeren Jahren erlaubt ist. Es ist jedoch dabei erforderlich, daß die Waaren in Säcken oder anderer Emballage zur Verzollung kommen, von denen jede eine gleich große Quantität enthält.

Gesetze, Verordnungen etc.

Die wichtigste Errungenschaft des Jahres auf dem Gebiete der Gesetzgebung ist ohne Zweifel das gemeinsame skandinavische Wechselgesetz vom 7. Mai 1880, welches mit dem 1. Januar 1881 gleichzeitig in Schweden, Norwegen und Dänemark in Kraft getreten ist. Mit diesem Gesetze, zu welchem zuerst 1872 eine Versammlung nordischer Juristen in Kopenhagen den Anlaß gab, ist ein großer und wichtiger Schritt auf dem Wege der Handelsgesetzgebung gethan, und da dasselbe nur wenig von der Deutschen Wechselordnung abweicht, so wird es wesentlich dazu beitragen, den Handelsverkehr zwischen Deutschland und Schweden zu erleichtern. Auch ist zu hoffen, daß, wenn in Zukunft einmal der Gedanke eines internationalen Wechselrechts verwirklicht werden sollte, dieses Gesetz eine wichtige Basis der vorbereitenden Arbeiten bilden wird.

In Betreff der Steuerpflichtigkeit ausländischer Kaufleute oder Reisender, welche in Schweden umherreisen, um Geschäfte zu machen, sind die betreffenden Verordnungen vom Reichstage 1880 revidirt und ein wenig abgeändert worden, und haben zur Zeit die Hauptbestimmungen der neuen Verordnung folgenden Wortlaut:

„Ausländer oder im Auslande ansässige, in Schweden nicht steuerpflichtige Schwedische Unterthanen, welche im Lande umherreisen und für eigene oder für Anderer Rechnung zur Einleitung von Geschäften mit oder ohne Waarenproben ausländische Waaren, welche später vom Auslande geliefert werden sollen, ausbieten oder Geschäfte darüber abschließen, müssen bei ihrer Ankunft im Reiche dem Königlichen Steuereinnehmer in der nächsten Stadt eine schriftliche Angabe darüber einreichen, wie lange sie in Schweden zu bleiben gedenken und dabei für die Berechtigung, während einer Zeit von höchstens drei Monaten einen solchen Handel treiben zu dürfen, Kronor 100 erlegen. Auch müssen dieselben, falls sie nach Ablauf dieser Zeit dasselbe Recht weiter ausüben wollen, ferner vorschußweise 40 Kronor monatlich zahlen, welche Abgabe entweder für längere Zeit auf einmal oder wenigstens für je einen Monat, immer aber für einen vollen Monat an den Königlichen Steuereinnehmer in einer Stadt derjenigen Provinz, in welcher sie sich zur Zahlungszeit aufhalten, einbezahlt werden muß."

„Ausländer, oder mit Ausländern, wie oben erwähnt, gleichgestellte Schwedische Unterthanen, welche, ohne die bestimmte Abgabe ordnungsgemäß erlegt zu haben, beim Ausbieten von ausländischen Waaren oder beim Abschließen von Geschäften über dieselben betroffen werden, sollen außer der Steuer noch 100 bis 500 Kronor Geldstrafe entrichten. Vergehen hiergegen werden von der Polizeikammer, wenn eine solche am Orte ist, sonst aber von dem allgemeinen Gericht behandelt, und werden die zuertheilten Strafgelder zwischen dem Ankläger und der Kommune, in welcher das Vergehen begangen worden ist, zu gleichen Theilen vertheilt."

Es wird in dieser Verordnung ferner gesagt, daß Ausländer, welche nach erhaltener besonderer Erlaubniß im Lande umherreisen, um für eigene oder fremde Rechnung Waare, welche sie bereits mit sich führen, oder Waare, welche sich sonst bereits im Reiche befindet, verkaufen oder zum Verkauf ausbieten, ebenso besteuert werden, als ob sie in Schweden ansässig wären, und zwar auch in den Fällen, in welchen sie ausländische Waare mit sich führen, welche vorher unter einer oder der anderen Form requirirt worden ist.

Dieser letztere Absatz bezieht sich also nicht auf ausländische Reisende, sondern auf solche Handeltreibende, welche mit Waaren hausiren. In Betreff dieser „besonderen Erlaubniß" sind mittelst Königlicher Verordnung vom 20. Juni 1879, welche im vorigen Jahre an dieser Stelle behandelt worden ist, die näheren Bestimmungen ergangen.

Anfänglich dehnten die Schwedischen Behörden diese Verordnung auch auf Deutsche Schiffe aus, welche mit Viktualien, meist von Schleswig, nach hier kommen und ihre Ladung vom Bord des Schiffes en détail verkaufen, obwohl sie ursprünglich nur gegen den Wanderbetrieb und besonders gegen hausirende Polnische Juden gerichtet worden ist. Es hat sich erst im Laufe der Zeit ergeben, welche Stellung die Maßnahmen der Behörden dieser Sache gegenüber einnehmen, und es wird allerdings jetzt zu Ungunsten dieser Deutschen Schiffer gefordert, daß dieselben sich hier etabliren sollen, wenn die betreffenden Verkäufe ihnen gestattet sein sollen. Dies haben nun auch bereits zwei von diesen Schiffern gethan.

V.]

Barcelona.

Handels- und Verkehrsbewegung in Spanien, insbesondere Barcelona im Jahre 1880.[1])

Der sich stetig steigernde Bedarf des Auslandes, insbesondere Frankreichs, an Spanischem Wein, die hohen Preise, welche für denselben und auch für die anderen Hauptprodukte Spaniens, wie Oel, Südfrüchte, Kork, Esparto u. a., bei reichlicher Ernte im Jahre 1880 haben erlangt werden können, die geordneten politischen Verhältnisse, deren sich das Land in den letzten Jahren erfreut hat, veranlassen, daß die Lage des Handels im verflossenen Jahre als eine recht günstige bezeichnet werden darf.

Die Bezahlung der Zinsen von Werthpapieren, auch von solchen, welche jahrelang den Inhabern nur ein illusorischer Werth gewesen waren, hat regelmäßig stattgefunden; gute Dividenden sind den Aktionären zugeflossen, und es hat sich in Folge dessen der Preis fast aller Staatspapiere, Aktien, Obligationen u. s. w. ganz erheblich erhöht.

Auf Anleihen, welche ausgeschrieben wurden an Gesellschaften, die für finanzielle oder industrielle Unternehmungen Kapitalanlagen forderten, floß das Geld leicht und reichlich zu, und es sollen z. B.

---

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 414.

bei einer hier in Barcelona neu gegründeten Bank, welche ein Kapital von 12 Millionen Pesetas forderte (5 Pesetas sind = 4 Mark), nicht weniger als 3800 Millionen Pesetas gezeichnet worden sein. Für die zu erhaltenden Aktien wurde in vielen Fällen, schon ehe dieselben ausgegeben worden waren, 5 bis 8 pCt. Prämie bewilligt.

Denjenigen Kapitalisten des Auslandes, welche nicht im Stande sind, sich fortwährend über die Lage der Dinge in Spanien auf dem Laufenden zu halten, dürfte jedoch dringend anzurathen sein, sich nicht durch gewinnversprechende Verlockungen bewegen zu lassen, Gelder hier anzulegen. Die Leichtigkeit, mit welcher Geld zu erlangen ist, hat verursacht, daß auch Schwindelinstitute sich gebildet haben und durch hochklingende Prospekte die Leichtgläubigkeit und Unerfahrenheit auszubeuten suchen.

Es scheint unzweifelhaft, daß wir uns hier in einer „Gründerperiode" befinden und daß plötzlich ein Rückschlag eintreten könnte, wie es in den letzten Jahren in anderen Ländern geschehen ist. Die traurigen Erfahrungen, welche in den 1860er Jahren mit Spanischen Eisenbahnen, Madrider Anleihen, den „Bancos populares" ꝛc. gemacht worden sind, sollten als Warnung dienen.

Der große Wohlstand, der augenblicklich einen Theil des Ackerbaues überkommt — der Weinertrag allein soll sich jetzt täglich auf ungefähr 1 Million Pesetas Werth belaufen, und der Preis der Früchte und Gemüse, besonders der „Primeurs" des gut bewässerten Ebrothales, hat sich fast verzehnfacht —, könnte wieder unterbrochen werden. Die Reblaus verbreitet sich in ernst bedrohlicher Weise; jahrelang dauernde Dürren könnten wieder eintreten.

Die Konsumfähigkeit des Landes steigert sich von Jahr zu Jahr und hat eine beträchtlichere Waareneinfuhr vom Auslande, als in früheren Jahren, benöthigt, an der auch Deutschland in größerem Umfange betheiligt gewesen ist.

Es wird bedauert — besonders im Interesse der Rheinischen Industrie —, daß keine bessere Verbindung mit Antwerpen besteht. Der Englisch-Spanischen Gesellschaft, welche die betreffende Linie ausbeutet, wird Unregelmäßigkeit vorgeworfen, und es sollen die Frachtsätze sich im Vergleich mit denen von Hamburg nach Barcelona um 25 pCt. höher stellen. Der Deutsche Handelsstand erhofft, daß in nicht allzu ferner Zukunft Deutsche Rheder diese Strecke ausbeuten und nach Eröffnung der Gotthardbahn auch eine Linie von Genua nach Barcelona eröffnen werden.

Die Konkurrenz, welche Deutsche Häuser einander machen, vergrößert sich von Jahr zu Jahr. Eine große Anzahl Deutscher Handelsreisender durchkreuzt alljährlich Spanien, wendet sich nicht nur an die Großgeschäfte, sondern tritt auch in direkte Verbindung mit dem Kleinhändler und bewilligt diesem für ganz kleine Posten dieselben Begünstigungen, welche der Grossist nur für große Bestellungen erlangen kann.

Es ist vorgekommen, daß eine Papierfabrik, der man einen Auftrag auf 50 000 Kilogramm Papier ertheilen wollte, auf das Geschäft verzichten mußte, weil sie dem Käufer auf einen Preis, zu welchem sie 500 Kilogramm abgelassen hatte, eine Ermäßigung von 3 pCt. nicht gewähren konnte.

Es treffen hier Assortimentkisten ein, in denen sich von einzelnen Waaren Quantitäten im Werthe von 5 Mark vorfinden.

Viele der Großhändler bezogen früher einen erheblichen Theil ihres Bedarfs durch die hier etablirten Deutschen Häuser, jetzt versehen sie sich durch die Reisenden oder stehen mit Kommissionsgeschäften in Deutschland in Verbindung, die sich mit einer Provision von höchstens 5 pCt. begnügen und dem Käufer hier den Ankaufspreis, unter Einsendung der Originalfaktura, berechnen. Es wird behauptet, daß durch solches Verfahren nicht nur dem hier etablirten Kaufmann, sondern mit der Zeit auch dem Produzenten und dem Deutschen Zwischenhändler Schaden erwachsen wird, weil durch die immer wohlfeiler werdenden Preise ein nutzenbringendes, sicheres Geschäft sich kaum noch ermöglichen lassen wird.

Italien hat sich in Betreff des Ausfuhrhandels dadurch geschadet, daß es jahrelang Waaren zum Kostenpreise hier verkauft und sich mit dem Nutzen begnügt hat, der durch die Kursdifferenz zwischen Italienischem Papiergelde und ausländischem Golde entstand. Die Kurse haben sich geändert, der Käufer ist nicht gewillt, höhere Preise als früher zu bezahlen, und das hat zur Folge gehabt, daß die Einfuhr von Italien im letzten Jahre sich in sehr erheblicher Weise vermindert hat.

Wein.

Nach der folgenden Uebersicht hat die Ausfuhr Spaniens im Vergleich zum Vorjahre sich wieder um mehr als 100 Millionen Liter vermehrt, und der Werth des ausgeführten Weins, der im Jahre 1879 178 258 631 Pesetas betrug, ist im Jahre 1880 auf 240 282 091 Pesetas gestiegen. Der Weinexport nach Deutschland direkt vergrößert sich von Jahr zu Jahr. Von Tarragona allein wurden im Jahre 1880 3358 Pipen (zu etwa 500 Litern) im Werthe von ungefähr 584 000 Mark nach Deutschland abgesandt.

Uebersicht über den im Jahre 1880 aus dem festländischen Spanien ausgeführten Wein.

Nach	Gewöhnliche oder Tischweine.		Jerez und demselben ähnliche Weine.		Edle Weine anderer Art.	
	Menge. Liter.	Werth. Pesetas.	Menge. Liter.	Werth. Pesetas.	Menge. Liter.	Werth. Pesetas.
Frankreich	431 643 125	129 492 936	3 282 394	6 564 788	5 519 495	8 279 241
England	12 879 924	3 863 976	8 502 060	17 004 120	10 446 359	15 669 540
dem übrigen Europa und Afrika	25 010 400	7 503 121	2 659 825	5 319 650	1 652 787	2 479 180
den Spanischen Antillen	44 490 738	13 347 223	201 823	403 646	1 600 848	2 401 273
dem übrigen Amerika	51 053 387	15 316 016	2 702 386	5 404 772	4 267 193	6 400 789
Asien und Ozeanien	1 904 201	571 260	112 293	224 586	23 983	35 974
Zusammen	566 981 775	170 094 532	17 460 781	34 921 562	23 510 665	35 265 997

Es wurden mithin überhaupt ausgeführt 607 953 221 Liter, im Werthe von 240 282 091 Pesetas.

Gesammt-Weinausfuhr Spaniens in den letzten zwanzig Jahren.

Jahr.	Liter.	Werth: Pesetas.
1861	126 787 939	81 261 227
1862	122 492 851	78 275 063
1863	120 280 004	87 026 895
1864	135 672 658	95 453 564
1865	108 445 563	90 911 412
1866	111 910 543	82 285 193
1867	131 073 050	79 323 923
1868	181 687 986	91 393 237
1869	185 784 111	86 112 397
1870	150 246 779	126 106 312
1871	168 855 087	56 157 180
1872	196 158 685	169 907 564
1873	264 391 778	180 464 112
1874	210 829 775	141 724 961
1875	206 891 378	191 851 305
1876	183 861 141	120 093 083
1877	223 454 856	130 179 179
1878	267 246 833	133 786 331
1879	406 301 133	178 258 631
1880	607 953 221	240 282 091

Weizen.

Einfuhr im Jahre 1880:	Cuarteras zu 70 Liter.
aus den Vereinigten Staaten von Amerika	72 600
vom Schwarzen Meere	73 480
„ Asowschen Meere	114 000
von der Donau	28 000
indirekt	5 426
	293 506
Einfuhr im Jahre 1879	1 458 400
im Jahre 1880 weniger	1 164 894

Diese erhebliche Verminderung erklärt sich aus dem reichlichen Ertrage der letzten Ernte in Spanien. Sobald die Hoffnungen auf eine gute Ernte sich befestigt hatten, wichen die Preise für inländisches Produkt und machten Transaktionen mit dem Auslande zu den von dort geforderten hohen Preisen unmöglich. Am Jahresschlusse war eine Geschäftsstille eingetreten, und die zu dieser herrschend gewesenen Preise von 18½ Pesetas pro Cuartera für Kastilianischen Weizen und 17½ bis 17¾ Pesetas für Weizen aus der Mancha können nur als nominell betrachtet werden.

Mehl.

Es wurden dafür am Jahresschlusse die folgenden Preise pro Cuartera notirt:

Castilien	(Prima-Qualität)	18½	bis 19	Pesetas,
Aragonien	„	17	„ 18½	„
Barcelona de force		18	„ 19½	„

Mais.

Es trafen davon nur wenige Ladungen ein, weil auch von diesem Produkt die Ernte eine so gute gewesen ist, daß der Ertrag derselben den Landesverbrauch beinahe gedeckt hat. Der Durchschnittspreis im Jahre war 9¾ bis 10¼ Pesetas die Cuartera.

Gerste

ist nicht eingeführt worden. Die hier geerntete wurde mit 8 Pesetas für die Cuartera bezahlt.

Kaffee.

Es wurden im Jahre 11 120 Säcke = 1 008 600 Kilogramm eingeführt, von denen am Ende des Jahres ungefähr 150 000 Kilogramm noch unverkauft waren. In derselben Zeit wurden 900 Säcke Puerto-Rico zum Preise von 16½ bis 17½ Pesos für den Quintal (im Entrepot) begeben.

Leder.

Einfuhr 1880 etwa	347 000	Stück Häute,
Bestand von 1879 etwa	55 000	„ „
Vorrath	402 000	Stück Häute,
Verbrauch 1880	362 000	„ „
Blieben am Ende des Jahres	40 000	Stück Häute

in erster Hand, wovon 22 000 Stück Winter-Cordobas superieur sind. Man nimmt an, daß sich andere 40 000 Häute noch in den Händen von Spekulanten unverkauft vorfinden, so daß für den Konsumenten die Deckung seines Bedarfs eine schwierige Aufgabe geworden ist. 1200 Winter-Cordobas (superieur) haben zum Preise von 42 bis 43 Libras Abnehmer gefunden.

Zucker.

Im Jahre 1880 wurden 39 124 Kisten eingeführt, wovon am 1. Januar 1881 16 984 Kisten noch unverkauft blieben. Die Preise waren fest, man notirte:

Cuba	42	bis 48	Pesos	für den Quintal
ausländischer	53½	„ 54	„	„ „ „

Kakao.

Es wurden während des Jahres 13 064 Säcke eingeführt. Die Preise schwankten wenig. 7,10 bis 7,11 Pesos wurden für Guayaquil superieur und 7,05 bis 7,06 Pesos für Cuba bezahlt.

Oel.

Die Preise waren im Anfange des Jahres sehr gedrückt, wurden aber zum Schlusse wieder etwas fester. Durchschnittspreise für Tortosa-Oel 19 bis 19½ Duros, für Andalusia-Oel 18¾ bis 19 Duros pro Carga von 115 Kilogramm.

Baumwolle.

Trotz der Klagen der Fabrikbesitzer, daß sie für ihr Fabrikat nicht den genügenden Absatz fänden, sind im Jahre 1880 40 495 metrische Centner Rohprodukt mehr verbraucht worden, als im Jahre 1879, und in derselben Zeit ungefähr 17 000 Ballen (zu 200 Kilogramm) mehr eingeführt worden, wie sich aus nachstehender Tabelle ergiebt:

Jahrgang.	Aus den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Ballen.	Aus Pernambuco. Ballen.	Aus der Levante. Ballen.	Aus Ostindien. Ballen.	Aus Egypten. Ballen.	Summe der Ballen.	Gewicht in Kilogramm.
1880	126 280	19 530	10 371	50 888	8 866	215 935	39 957 240
1879	137 492	16 880	10 556	15 625	5 113	185 666	36 564 545
1878	94 172	16 832	21 237	14 526	7 644	154 411	30 407 752

oder

Jahrgang.	Ballen zu 200 Kilogr.	Hierzu der Bestand am 1. Januar. Ballen zu 200 Kilogr.	Gesammt-Vorrath. Ballen zu 200 Kilogr.	Jahres-Konsum. Ballen zu 200 Kilogr.	Bestand zu Ende des Jahres. Ballen zu 200 Kilogr.
1880.....	199 786	14 000	213 786	189 786	24 000
1879.....	182 822	12 000	194 822	180 822	14 000
1878.....	152 038	15 000	167 038	155 038	12 000

Am Schlusse des Jahres waren bei Wechselkursen von:
auf London (lang) 48,20 Pence } für 5 Pesetas,
„ Paris (kurz) 5,03 Franken }
die Preise für New-Orleans 84 bis 88 }
Charleston 80 „ 85 }
Pernambuco 80 „ 81 } Pesetas für 50 Kilogr.
Broach 74 „ 76 }

Steinkohle.

Einfuhr aus England nach Barcelona:
242 Dampfschiffe brachten 238 133 Tons,
42 Segelschiffe „ 24 248 „
Aus dem Spanischen Hafen Gijon trafen hier ein:
10 Dampfschiffe mit 5082 Tons,
3 Segelschiffe „ 777 „

Holz.

Einfuhr aus Rußland.....	7 080 671	St. Petersb. Standard
„ „ Norwegen	328 707	„ „ „
„ „ Schweden.....	2 996 144	„ „ „
„ „ Frankreich	122 339	„ „ „
„ „ den Verein. Staaten von Amerika	2 291 790	„ „ „
	12 819 651	St. Petersb. Standard.

Getrockneter Fisch.

Einfuhr aus Schweden, Norwegen und Island .	5 669 612	Kilogr.,
„ „ Scalloway.....	96 000	„
„ „ Frankreich	287 034	„
„ „ Deutschland (Stockfisch)	89 905	„
	6 142 551	Kilogr.

Schwefel.

Die Einfuhr aus Italien war eine bedeutend größere, als im Vorjahre.

In Betreff der Handelsverbindung zwischen Deutschland insbesondere und Spanien kann über einzelne Waaren das Folgende berichtet werden.

Sprit.

Die im Berichtjahre eingeführte Quantität hat die des Vorjahres wieder erheblich überstiegen. Es sollen im Jahre 1880 70 849,22 Hektoliter eingegangen sein, vom 1. Juli 1880 bis 1. Juli 1881 ungefähr 87 000 Hektoliter. Die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten von Amerika hat sich im Jahre 1880 um etwa 3000 Hektoliter vermindert, es sind von dort im Ganzen ungefähr 7500 Hektoliter eingetroffen. Die hier jetzt allgemein gebräuchliche Verkaufsbedingung ist „franco aufgefüllt auf dem Landungsplatze in Barcelona." Die Qualität des Sprits, wenn es sich nicht um bekannte Marken handelt, wird durch Proben und Angabe der Grade, für deren Richtigkeit der Verkäufer die Bürgschaft übernimmt, festgestellt. Das hier angewandte Alkoholometer ist das von Cartier. Man verkauft gewöhnlich 39 bis 40 Grad Cartier starken Sprit und garantirt als Minimum einen Gehalt von 39 Grad. Enthält der Sprit weniger als 39 Grad, so erhält der Käufer eine entsprechende Vergütung. Die Wiederauffüllung der Fässer geschieht durch besonders dazu angestellte Personen, welche gleichzeitig die Messung der Fässer vornehmen, und deren Angaben als Grundlage für die Abrechnung dienen.

Man wendet das alte Catalonische Maß an: Cuarteras; eine Cuartera ist = 7,60 Liter. Die Preise werden für 500 Liter, einschließlich Gebinde, Netto ohne Diskonto zahlbar in Pesetas durch Drei-Monatsaccept, oder durch Rimesse auf Frankreich in Franken, abgeschlossen. Der Zoll wird bei einer Wiederausfuhr nicht zurückerstattet.

Wenn der Sprit im unverzollten Lager (en dépôt) bleibt, und eine Wiederausfuhr beabsichtigt wird, so verlangt die Zollverwaltung den Nachweis, daß der Sprit in ein anderes Land geführt worden ist, ehe sie den Zoll, der einstweilen hat deponirt werden müssen, zurückerstattet.

Kartoffelmehl und Stärke.

Vom 1. Juli 1880 bis 1. Juli 1881 sind aus Deutschland nach Barcelona über 23 000 Säcke von 100 Kilogramm eingeführt worden. Nur die besten Klassen finden sicheren Absatz. In den Monaten Juli bis Dezember 1880 war die Einfuhr bedeutend geringer, als in den folgenden sechs Monaten Januar bis Juli 1881, weil die Preise in Deutschland so hoch standen, daß Frankreich mit Erfolg konkurriren konnte. Es wurden aus den Vogesen mehrere Tausend Säcke nach Barcelona gebracht. Die Reinheit und Weiße des Deutschen Fabrikats sichert diesem aber den hiesigen Markt so lange, als das Französische Produkt nicht zu erheblich wohlfeileren Preisen angeboten werden kann. Versuche, minder weiße oder gar feuchte Waare hierher zu bringen, wie es in einzelnen Fällen vorgekommen ist, werden für die Absender Schaden und Unannehmlichkeiten im Gefolge haben. Verkaufsbedingungen: cif.[1]) Barcelona Netto Drei-Monatsaccept in Pesetas bei Uebergabe des Konnossements oder auch Rimesse auf Frankreich. Bei Sichtwechseln wird 1 bis 1½ pCt. Diskonto gewährt.

Rübenzucker.

Von Ende September 1880 bis Anfang Mai 1881 sind aus Deutschland 2400 Fässer hier eingebracht worden. Deutscher Zucker in Würfeln und Hüten findet hier keinen Beifall, weil er nicht porös genug ist, sich schwer löst und durch seine größere Schwere theurer zu stehen kommt, als Französischer Zucker derselben Form. Die Deutschen

[1]) Abkürzung für „cost, insurance, freight"; der Verkäufer hat die Kosten der Verladung und der Versicherung, sowie die Fracht zu tragen. (Anmerk. d. Red.)

Fabrikanten müßten diese Eigenschaften bei der Anfertigung berücksichtigen, um sich hier ein größeres Absatzfeld schaffen zu können.

Die Verpackung geschieht in Fässern von 400 bis 600 Kilogramm. Die Versendung in Säcken ist nicht geeignet für den Spanischen Markt, der Tara-Vergütung halber, welche die Spanische Zollverwaltung gewährt. Verkaufsbedingungen sind dieselben, die für Kartoffelmehl angeführt worden sind. Der Preis versteht sich für das Nettogewicht des Zuckers mit dem Papier in den Fässern. Starkes Papier sollte angewandt, aber schweres Papier durchaus vermieden werden.

Leder.

Der hohe Schutzzoll schädigt den für diesen Artikel bestehenden Deutschen Handel von Jahr zu Jahr mehr. Die früher so große Schuhindustrie der Balearischen Inseln liegt sehr darnieder, und es wurde dadurch der Import von Deutschem Leder im letztvergangenen Jahre in bedauerlicher Weise gehemmt und beeinträchtigt.

Schiff

Schiffsverkehr im Hafen von

Schiffe.	Spanische Schiffe.								Nichtspanische Schiffe.					
	Küsten-Fahrzeuge.		Von bezw. nach Europäischen Häfen.		Von bezw. nach außereuropäischen Häfen.		Zusammen.		Von, bezw. nach Europäischen Häfen.		Von bezw. nach außereuropäischen Häfen.		Zusammen.	
	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
1.	2.		3.		4.		5.		6.		7.		8.	
Eingelaufen	2966	467 611	492	309 593	246	123 221	3704	896 425	1065	541 123	25	27 575	1090	568 698
Ausgegangen ...	3197	460 554	440	298 462	296	168 329	3933	927 345	1067	504 631	39	55 126	1106	559 757

Anmerkungen.

1) Die in Kolonne 9 aufgeführten Tonnen repräsentiren die Gesammtsumme des Raumgehalts aller ein- bezw. ausgelaufenen Schiffe, 2,83 Kubikmeter gerechnet worden sind.

2) Bei den Schiffen mit Ladung (Kolonne 12) ergiebt sich, daß ..... mehr eingelaufen als ausgegangen sind.

3) In Ballast sind dagegen (Kolonne 13) ..... mehr ausgegangen als eingelaufen. Die in Ballast ausgegangenen Schiffe sind Fahrzeuge, welche mit Steinkohlenladung aus Ostindien und mit Holzladung aus Nordeuropa angekommen sind, und auch einige Küstenfahrer.

Es trafen im Jahre 1881 43 Deutsche Schiffe, und zwar 37 Dampfer und 6 Segelschiffe, von zusammen 30 174 Tonnen Gehalt im Hafen von Barcelona ein. Die Ladungen, welche dieselben hierher bringen und hier einnehmen, sind im vorjährigem Berichte beschrieben worden. Drei Deutsche Schiffe gingen in Ballast aus.

Ueber die im Jahre 1880 bezahlten Frachten kann das Folgende berichtet werden:

Mehrere über 1000 Tons große Schiffe nahmen Weinladungen nach Montevideo und Buenos Aires ein zum Frachtpreise von etwa 2500 Pfd. Sterl. für den ganzen Schiffsraum.

Vom Bottnischen Meerbusen und Schwedischen Häfen wurden im Durchschnitt 80 Franken und 5 pCt. pro St. Petersburger Standard Fracht für maschinengesägte Planken bezahlt;

von Norwegen 10 Reales pro 3 Vogs (zu 17 Kilogr.) für gesalzenen und getrockneten Fisch;

von Island 6¾ Mark pro Skippund (160 Kilogr.) für gesalzenen und getrockneten Fisch;

von der Englischen Ostküste 15 bis 16 Schillinge, von der Englischen Westküste 15¼ bis 17 Schillinge für die Tonne Kohle;

von Nordamerika (St. Johns) 75 Schillinge für 1980 superfic. Fuß Planken;

von Südamerika 5 Schill. 8 Pce. für den Ballen Baumwolle;

von New-York für Getreide 5¼ bis 6 Schillinge pro Quarter Weizen.

Für Schwefel wurden von Italien 16 bis 17 Franken pro 1000 Kilogr. Fracht bezahlt; von Ostindien hierher 50 bis 60 Schillinge pro Gewichts-Tonne.

Zusammenstellung der im Jahre 1880 in das festländische Spanien und die Balearischen Inseln eingeführten Hauptartikel.

Artikel.	Maßstab.	Menge.	Werth: Pesetas.
Steinkohle und Koke	Tonnen zu 1000 Kilogr.	881 860	22 046 442
Erdpech, Theer, Asphalt, Schiefer und Bitumina	Kilogr.	15 355 030	2 663 903
Rohes Petroleum	„	25 349 465	4 562 900
Rektifizirtes Petroleum	„	10 198 317	4 587 843
Krystall und Glas	„	3 906 407	3 338 458
Stahl	„	169 681	16 914
Eisen und eiserne Werkzeuge ..	„	85 334 521	17 928 954
Weißblech	„	1 979 180	1 430 005
Kupfer- und Messingblech	„	685 381	1 318 923
Messingdraht	„	6 455 915	2 843 977
Farbhölzer und Gerbrinde	„	2 352 654	399 948
Andere vegetabilische Erzeugnisse, welche im Tarif nicht besonders aufgeführt sind ...	„	2 165 009	2 091 259

Farben und chemisch-technische Produkte nehmen eine bedeutende Stelle unter den Einfuhrartikeln aus Deutschland ein, und die soliden Deutschen Fabriken haben sich einen guten Absatz hier gesichert. Leider versuchen in den letzten Jahren einige Deutsche Fabriken, schlechte Qualitäten zu wohlfeilem Preise auf den hiesigen Markt zu schleudern, ein Verfahren, welches geeignet ist, dem hier gut akkreditirten Deutschen Namen Eintrag zu thun.

Was die Einführung Deutscher Eisen-, Stahl- und Kurzwaaren betrifft, so ist seit dem Vorjahre eine Veränderung nicht eingetreten, und es kann dem damals Mitgetheilten nichts hinzugefügt werden.

Die Barmer und Elberfelder wollnen Litzen beherrschten bis vor einem Jahre den Spanischen Markt; seit jener Zeit ist Frankreich besonders für Alpakalitzen in eine den Deutschen Handel schädigende Konkurrenz getreten, und die Barmen-Elberfelder Industrie hat nur noch in farbiger Waare den Vorsprung.

fahrt.

Barcelona während des Jahres 1880.

Gesammtzahl der Schiffe. (Kolonne 5 und 8.)		und zwar:							
		Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Schiffe mit Ladung.		Schiffe in Ballast.	
Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
9.		10.		11		12.		13.	
4794	1 465 123	1370	1 024 055	3424	441 068	4578	1 411 303	216	53 820
5039	1 487 102	1361	1 018 006	3678	469 096	3899	1 021 065	1140	466 037

wobei auf die Tonne, nach dem international und offiziell festgesetzten Maßstabe,

.....						679	mit	390 238	— —
.....						—		—	924 mit 412 217

England, mit Holzkohlenladung aus Italien, mit Baumwollladung aus Smyrna und

Artikel.	Maßstab.	Menge.	Werth: Pesetas.
Farbstoffe, Farben und Firnisse	Kilogr.	4 599 810	6 025 249
Chlornatrium (Kochsalz)	„	3 180 550	63 612
Andere chemische und pharmazeutische Erzeugnisse.....	„	34 508 962	12 483 497
Parfumerien und Essenzen....	„	139 949	1 119 594
Rohe Baumwolle.....	„	45 511 813	75 609 592
Baumwollgarn.....	„	266 769	1 451 619
Baumwollgewebe.....	„	1 108 348	9 084 582
Hanf- und Leinengarn	„	4 015 675	17 668 970
Hanf- und Leinengewebe	„	615 138	4 152 890
Rohe Wolle	„	1 208 538	5 309 591
Wollgewebe.....	„	1 802 465	25 667 286
Rohe Seide.....	„	156 011	7 041 628
Seidengewebe.....	„	81 807	6 641 252
Mischgewebe	„	372 279	4 522 819
Papier	„	4 272 663	5 967 339
Hölzer	Tauf. Stück	20 493	28 634 091
„	Kubikmeter	309 127	
„	Stück	—	
„	Kilogr.	6 884 105	
Möbel und Kunstsachen von Holz	„	1 785 830	3 244 616
Vieh	Stück	129 685	7 194 297

Artikel.	Maßstab.	Menge.	Werth: Pesetas.
Häute und Felle	Kilogr.	6 093 911	13 803 265
Maschinen, Theile solcher und Telegraphenapparate	„	20 681 469	25 315 731
Wagen und Theile solcher	Stück	470	1 892 381
„ „ „ „	Kilogr.	184 127	
Wasserfahrzeuge	Stück	37	5 117 471
welche messen	Engl Tonnen	13 980	
Klipp- und Stockfisch	Kilogr.	44 202 849	21 225 377
Gerste, Roggen und Mais	„	86 884 754	18 245 583
Weizen.....	„	29 910 866	9 176 041
Weizenmehl.....	„	4 039 055	1 696 402
Zucker	„	28 473 770	21 197 000
Kakao	„	7 545 653	16 472 308
Kaffee	„	3 102 027	6 465 214
Zimmt.....	„	370 572	1 158 666
Branntwein.....	Hektoliter	554 879	42 086 875
Weine	Liter	661 511	1 239 542
Knöpfe.....	Kilogr.	234 865	1 174 320
Posamentierwaaren.....	„	210 218	2 797 596
			474 175 822
Mehr an Werth in 1880 als in 1879		—	30 882 118

Zusammenstellung der im Jahre 1880 aus dem festländischen Spanien und den Balearischen Inseln ausgeführten Hauptartikel.

Artikel.	Maßstab.	Menge.	Werth: Pesetas.
Oel	Kilogr.	13 021 671	11 719 505
Branntwein	Liter	2 909 999	1 735 617
Konservirte Nahrungsmittel	Kilogr.	3 320 874	6 639 748
Kork:			
in Pfropfen	Tausd. Stück	817 719	9 521 486
in Platten und Stücken	Kilogr.	2 423 089	1 221 541
nicht klassifizirt	„	98 653	14 598
Esparto:			
roh	„	37 293 987	8 204 676
bearbeitet	„	1 170 804	292 701
Gewürze:			
Anis	„	665 679	399 409
Safran	„	85 783	4 289 150
Kümmel	„	93 442	37 096
gemahlener Pfeffer	„	1 248 139	890 012
Getrocknete Früchte:			
Mandeln	„	3 761 950	4 069 359
Haselnüsse	„	6 316 011	3 789 661
Erdpistazien	„	1 213 232	460 927
Rosinen	„	30 764 840	19 999 136
nicht klassifizirte	„	9 785 696	2 582 112
Frische Früchte:			
Citronen	„	4 936 570	898 585
Orangen	Tausd. Stück	957 985	14 339 875
Weintrauben	Kilogr.	14 152 627	3 963 926
nicht klassifizirte	„	2 373 744	638 474
Vieh	Stück.	171 133	9 360 679
Kanariensamen	Kilogr.	765 908	197 935
Reis	„	1 729 535	777 190
Getreide:			
Hafer	„	13 800 433	1 563 367
Gerste	„	11 374 666	2 161 288
Roggen	„	5 945 645	1 128 681
Weizen	„	2 964 773	830 137
Weizenmehl	„	36 077 187	13 718 557
Seife	„	2 981 255	2 683 148
Rohe Wolle	„	6 223 066	10 843 192
Hülsenfrüchte:			
Wicken	„	337 768	63 953
Kichererbsen	„	4 187 525	2 512 514
Saubohnen	„	6 935 858	1 424 888
Bohnen	„	270 196	95 567
Metalle:			
Quecksilber	„	1 099 117	6 045 583
Kupfer in Barren, Platten ꝛc.	„	20 995 288	20 467 265
Eisen und eiserne Werkzeuge	„	26 173 348	2 756 937
Blei in Stangen, Platten ꝛc.	„	92 399 782	45 169 829
Mineralien:			
Galmei	„	32 490 848	1 786 995
kupferhaltige	„	501 424 656	35 942 261
eisenhaltige	„	2 932 857 764	29 328 577
andere	„	49 632 117	7 246 204
Papier	„	1 935 205	2 968 866
Suppenteige	„	1 153 718	465 488
Süßholz:			
in Extrakt und teigartig	Kilogr.	1 487 155	2 082 009
roh	„	2 086 356	417 271
Kochsalz	„	312 628 484	6 152 777
Rohe Seide	„	49 103	2 587 031
Weine:			
gewöhnliche oder Tischweine	Liter	566 981 775	170 094 532
Jerez und demselben ähnliche	„	17 460 781	34 921 562
edle	„	23 510 665	35 265 997
			546 767 874
Mehr an Werth in 1880 als in 1879		—	84 642 007

V.]

Nizza.

Bericht über den Ernte-Ausfall in den Alpendepartements und im Var-Gebiet.[1])

Die Ernte des Jahres 1881 an landwirthschaftlichen Produkten ist in den Französischen Alpendepartements und in der Var-Gegend ziemlich ungleichmäßig ausgefallen. Was zunächst die

Brotfrüchte betrifft, so soll deren Ertrag den mittleren Durchschnitt nicht ganz erreicht haben. Dasselbe gilt für die Kartoffeln und die Futterkräuter. Auf dem Produktenmarkte in Grasse wurden notirt: der einheimische, in der Qualität nicht sonderlich hoch stehende Weizen 34 bis 39, später 40 bis 41 Franken, das Fuder von 127 Kilogr. Kartoffeln 10 bis 17 Franken die 100 Kilogr.; Heu 10 bis 12 Franken die 100 Kilogr. Von fremdem Weizen, dessen die hiesige Bevölkerung zu ihrer Ernährung jährlich in großer Menge bedarf (im Vorjahre 18 367 767 Kilogr.), galt Amerikanischer 37 bis 45; Russischer 37,50 bis 43,50 und Italienischer 41 bis 42 Franken das Fuder. Demgemäß standen die Preise für ausländischen Weizen erheblich höher als im Vorjahre, was theilweise mit der größeren Nachfrage, als Folge der mittelmäßigen Ernte, in höherem Maße aber mit dem Stande des internationalen Getreidemarktes zusammenhängen mag.

Gemüse und Obst, welche beiden Produkte für die hiesigen Küstenstriche von nicht geringer Bedeutung sind und einem einträglichen Handel nach Nordfrankreich zur Basis dienen, haben infolge der andauernden Trockenheit während des Sommers fast allenthalben eine Fehlernte ergeben.

Mit der Weinernte erklärt man sich besonders hinsichtlich der Qualität zufrieden. Hundert Kilogramm Trauben galten durchschnittlich 30 bis 40 Franken, ein Satz, welcher früheren Abschlüssen gegenüber immerhin hoch genannt werden muß. Korsische Trauben wurden mit Hülfe der zwischen Bastia und Nizza bestehenden Dampferverbindung wieder reichlich auf den Markt geliefert und auch gern gekauft, da die Reblaus den Ertrag unserer Weinberge jährlich mehr schmälert. — Fremde Weine, von denen im Vorjahre auf dem Seewege beinahe 15 Millionen Liter eingeführt wurden, spielten auch während des Berichtjahres eine bedeutende Rolle. Es wurden notirt: Barletta 48 bis 60, Neapel 53 bis 55, Scoglietti 51 bis 52, Paquino

[1]) Wegen des Jahres 1880 s. Hand. Arch. 1881 II. S. 350.

49 bis 50, Marsala 47 bis 48, Riposto 47 bis 48, Castellamare 43 bis 48, Sardinier 42 bis 50, Spanier 45 bis 58 Franken. — Von einheimischen Weinen galten: St. Tropez 55 bis 57, St. Maxime 55 bis 57, Vin du Pays de Nice 65 bis 70, Corsica 52 bis 55, Muscateller 100 bis 125 Franken. Irgendwelche Bedeutung für den Export besitzt keiner derselben.

Die Seiden-Kampagne hat speziell im Departement der Seealpen, weniger wegen des Ergebnisses, als wegen der für die Cocons erzielten Preise, zu Klagen Anlaß gegeben, welche Preise die Mühe und Kosten der Aufzucht nicht ausreichend belohnen. Aufgelegt wurden 1608 Unzen zu je 25 Gramm und geerntet 32 483 Kilogr. 250 Gramm Cocons, gegen 1717 Unzen Zucht und 32 760 Kilogr. Cocons im Vorjahre. Auf den hiesigen Markt gebracht wurden im Ganzen 42 500 Kilogr. Die Preise bewegten sich zwischen 3,50 und 4,90 Franken das Kilogr., je nach Qualität. Während die Seidenzucht bei Grasse infolge der klimatischen Vorzüge dieser Gegend und der intelligenteren Behandlung der Brut, normale Bedingungen vorausgesetzt, meist volle Erträge zu liefern pflegt, so z. B. im Berichtjahre 42 Kilogr. pro Unze, erreicht das Arrondissement von Nizza nicht immer und dasjenige von Puget Théniers nur äußerst selten den Durchschnitt von 19,1 Kilogr. Cocons pro Unze Zucht, so daß die interessante Seiden-Industrie in unserem Küstenstrich zurückgehen dürfte, falls sie sich in Zukunft nicht lohnender gestaltet.

Der hiesige Oelmarkt verzeichnete im Laufe des Jahres 1881 folgende Preise loco Nizza, ohne Faß und Verpackung:

Sorte.	Preise Franken Minimum	Maximum
Huile de Nice, extra surfine	173	185
Huiles fines	160	167
„ mi-fines	141	154
„ mangeables supérieures	128	155
„ „ ordinaires	116	130
„ lampantes sans odeur	85	95
„ lampantes	—	90
„ ressences	64	84
Huiles de Bari A. A	160	
„ „ „ A	150	
„ „ „ No. 1	145	
„ „ „ ordinaires	120	130
„ „ Calabre	115	120

Da die Kampagne von 1880/81 eine Fehlernte mit sich gebracht hatte, so mußte der hiesige Markt sich vorzugsweise mit Italienischen Oelen befassen, von denen nicht nur, wie schon früher, die besseren, sondern auch geringe Sorten, ferner Kalabrische und die angeblich wenig haltbaren Sardinischen — letztere zunächst versuchsweise — gehandelt wurden, dergestalt, daß unsere Gegend im Laufe des Jahres weniger ein Produktionsgebiet, als ein lohnendes Absatzgebiet für Oel darstellt. Die hier und dort noch vorhandenen Partien feiner Nizza-Oele blieben andauernd sehr gesucht, waren aber schwer und nur zu hohen Preisen zu erlangen. Die besten Posten sollen loko Grasse bis zu 190 Franken pro 100 Kilogr. erzielt haben.

Im Augenblick — zu Anfang November — verhielt sich der Handel in Erwartung der nächsten Ernte reservirt. Dieselbe verspricht hier eine gute zu werden. Die Früchte sind groß und anscheinend gesund, d. h. vom Wurme (dacus olivae) frei, aber sie sind bis zur Beendigung der Lese noch so vielen schädlichen Einflüssen ausgesetzt, daß ein Urtheil über den voraussichtlichen Ertrag zurückgehalten werden muß.

Beiläufig mag bemerkt werden, daß folgende Prozedur empfohlen wird, um mit Leinöl verschnittenes Olivenöl zu erkennen: Man mischt 2 Kubikcentimeter Salpetersäure mit 5 Kubikcentimeter des zu untersuchenden Oels, führt in diese Mischung einen sauber geputzten Kupferdraht ein und rührt die Flüssigkeit mit einem gläsernen Löffel um. Wenn der Kupferdraht nach Verlauf einer halben Stunde herausgezogen wird, so erscheint er, falls Leinöl in der Mischung vorhanden war, rosa angelaufen.

Die Parfümerie-Industrie hat kein gutes Jahr zu verzeichnen gehabt. Die Erträge an Blumen und aromatischen Kräutern waren, Orange, Geranium und Veilchen ausgenommen, in Folge des trockenen heißen Sommers nur gering. Die Preise des Rohprodukts verhielten sich zu denen des Vorjahres wie folgt:

Artikel	Ernteausfall	Preis 1881 Fr.	Cent.	Preis 1880 Fr.	Cent.	für Kilogr.
Süße Orangenblüthe	gut	—	20	—	25	1
Bittere „	gut	—	50	—	60	—
Orangenbaumblätter	gut	10	—	15	—	100
Rose	schlecht	1	65	—	75	1
Jasmin	schlecht	2	50	2	50	1
Jonquille	schlecht	3	—	2	25	1
Tuberose	schlecht	3 bis 6	—	5	—	1
Geranium	gut	6	—	14	—	100
Kirschlorbeer	mittelm.	12	—	8	—	—
Akazie	schlecht	7 bis 8	—	5 bis 8	—	1
Veilchen	gut	8	—	10	—	1
Thymian	mittelm.	6	—	9 bis 10	—	100
Absynth	schlecht	5	—	—	—	—
Lavendel	schlecht	15	—	—	—	—
Minze	mittelm.	14	—	15	—	—
Majoran	schlecht	4	—	—	—	—
Rosmarin	mittelm.	2	50	—	—	—
Myrthe	gut	1	50	—	—	—

Danach hat die Rose eine erhebliche Preissteigerung erfahren. Daß auch die Veilchen, der guten Ernte ungeachtet, theuer geblieben sind, zeigt an, daß der Ausfall, welchen die Fehlernte im Frühjahre 1880 mit sich brachte, nicht hat gedeckt werden können. Es ist daher wahrscheinlich, daß Halb- und Ganzfabrikate, bei denen Rosen- oder Veilcheneſſenz ꝛc. zur Verwendung gelangen, bis auf Weiteres etwas theurer als gewöhnlich zu bezahlen sein werden. Die Jonquille (narcissus jonquilla) wird jährlich weniger angebaut und allmälig durch die Feldnarzisse (narcissus odoratus) verdrängt.

Die wegen ihrer Haltbarkeit für den Export auf weite Entfernungen besonders geeignete Saffranrose, welche von den ausländischen Handelsgärtnereien während der Wintersaison regelmäßig in bedeutenden Posten, theils lose, theils in Bouquets gebunden, bezogen wird, dürfte diesmal weniger ergiebig sein, als sonst, einerseits, weil eine zu frühzeitige Blüthe sie erschöpft hat, und andererseits weil ein auf den Blättern in Form von Schimmel auftretender Schmarotzerpilz die Vegetation sehr beeinträchtigt.

IV.]

Moskau.

Bericht über die Russische Zuckerindustrie.[1])

Einen der blühendsten und wichtigsten Industriezweige Rußlands bildet die Rübenzuckerfabrikation. Obgleich die Zahl der in Betrieb befindlichen Fabriken seit der Kampagne 1862/63 sich vermindert hat, ist doch die Produktion erheblich gestiegen. Während vor 20 Jahren 407 Fabriken in Betrieb sich befanden, arbeiten gegenwärtig etwa 269.[2])

Nach den letzten offiziellen statistischen Publikationen vertheilte sich für das Betriebsjahr 1877/1878 die Rübenzuckerfabrikation au die einzelnen Gouvernements wie folgt:

Gouvernements.	Zahl der bestehenden Fabriken	Nicht in Thätigkeit begriffene Fabriken	Zahl der mit Dampfkraft arbeitenden Fabriken	Zahl der Arbeiter	An Runkelrüben wurden verarbeitet Berkowez (zu 163,8 Kilogr.)	An Sandzucker wurden erzielt Pud (zu 16,38 Kilogr.)
Kijew	77	7	70	27 313	5 612 921	4 203 311
Tschernigow	17	3	14	5 173	413 175	259 114
Podolien	50	2	48	16 238	2 470 654	1 879 435
Tula	26	21	2	1 851	309 670	186 638
Charkow	22	—	22	8 371	1 646 599	987 994
Kursk	15	2	9	5 235	1 130 940	768 876
Poltawa	4	1	3	897	65 721	41 699
Tambow	10	5	5	1 823	251 000	149 850
Orel	3	1	1	275	35 800	20 543
Woronesch	8	1	7	2 043	296 598	192 977
Pensa	2	—	1	430	38 900	20 400
Mohilew	3	2	1	190	21 900	7 898
Minsk	1	—	1	175	11 400	8 000
Wolhynien	11	—	11	4 752	601 664	418 333
Bessarabien	1	—	1	580	48 000	34 800
Warschau	20	1	19	9 493	1 259 937	782 026
Kalisch	5	—	5	1 837	182 972	158 009
Piotzkow	3	—	3	939	124 521	89 729
Radom	3	—	3	740	102 000	70 850
Kjelze	2	—	2	485	70 050	55 475
Ljubin	3	—	3	1 350	74 587	54 341
Sjedlez	1	—	1	400	27 046	20 285
Plozk	2	—	2	530	78 163	48 622
Lomsha	2	—	2	300	44 800	30 520
Im Ganzen 1877 1878	291	46	236	91 420	14 919 078	10 489 725
Dagegen 1876/1877	303	42	251	95 871	19 267 079	12 811 119

Die Produktion, welche im Kampagnejahr 1862/63 kaum zwei Millionen Pud betrug, wird für 1880/81 auf 15 bis 16 Millionen Pud geschätzt.

Eine genaue Statistik läßt sich für das laufende Kampagnejahr in Folge der am 1. August 1881 eingetretenen Abänderung in dem Modus der Erhebung der Zuckersteuer erwarten; die Steuer wird jetzt nämlich von der Quantität des auf der Fabrik hergestellten Zuckers mit 50 Kopeken pro Pud erhoben.[3])

[1]) Vergl. Hand. Arch. 1880. I. S. 338, 17, 33, 127. II S. 500.

[2]) Im Deutschen Zollgebiet waren im Oktober 1881 338 Fabriken in Betrieb (Deutscher Reichs-Anzeiger Nr. 267 vom 14. November 1881, erste Beilage).

[3]) Vergl. Russische Revue 1881 S. 159 ff.

Die meisten Rübenzuckerfabriken treiben zugleich Rübenbau, doch werden fast allen außerdem von den benachbarten Gutsbesitzern und Bauern Rüben geliefert.

Der Ertrag der Rübenfelder wird im Durchschnitt bei einer guten Mittelernte auf etwa 1000 Pud pro Dessjatine veranschlagt.

Die Preise für Sandzucker bewegten sich in den letzten Jahren zwischen 4,20 und 4,25 Rubeln baar pro Pud auf den den Fabriken am nächsten belegenen Bahnstationen.

Die richtig angelegten Fabriken ergeben unter tüchtiger Leitung schon seit einer Reihe von Jahren einen erheblichen Reingewinn; so werden beispielsweise für 1880/81 folgende Dividenden gezahlt: 35 pCt. auf die Aktien der Zuckerfabrik zu Sobolewka; 30 pCt. auf die Aktien der Stroganowschen Zuckerfabrik; je 25 pCt. auf die Aktien der Zuckerfabriken Kalnik, Macharinez und Sitkowzy; je 20 pCt. auf die Aktien der Kiewschen Zuckerraffinerie und der Zuckerfabriken Turbow, Jaropowitschi, Spitschenizy und Schtschedrowo, 17 pCt. auf die Aktien der Romanowschen Zuckerfabriken; 16 pCt. auf die Aktien der Zuckerfabrik zu Lewaschowo-Woitowzy; 15 pCt. auf die Aktien der Zuckerfabrik zu Kaschperowka; 14 pCt. auf die Aktien der Sokolowschen Zuckerfabrik; 12½ pCt. auf die Aktien der Zuckerfabrik Stepanow; je 12 pCt. auf die Aktien der Zuckerfabriken Gorodok und Brody; je 10 pCt. auf die Aktien der Zuckerfabriken Lewada, Skomoroschki und Iwankowo; 9½ pCt. auf die Aktien der Schpanowschen Zuckerfabrik und je 8 pCt. auf die Aktien der Zuckerfabriken Honorowa und Tscharnominsk.

Was die Zuckerraffinerien anlangt, so sind dieselben fast sämmtlich selbstständig und liegen zum Theil außerhalb der Rübenproduktionsdistrikte. Die wichtigsten sind:

	Jahresproduktion.
Brodsky in Odessa	1 200 000 Pud,
Kiewer Raffinerie	1 000 000 „
Graf Bobrinsky in Smela	1 000 000 „
Tscherkasky (Kiewer Gouvernement)	600 000 „
Charkower Raffinerie	600 000 „
Korsukower „	400 000 „
Tereschtschenko (Gouvernement Tschernigow, abgebrannt 1881)	600 000 „
Charitonenko (Sumy)	800 000 „
Tereschtschenko (Tulaer Raffinerie)	600 000 „
ferner in Moskau:	
Borissowsky	800 000 „
Danilowsche Kompagnie	600 000 „
Moskowische „	600 000 „
Höhner u. Co.	500 000 „
Sergejew u. Romanow	250 000 „
Botkin	250 000 „
in St. Petersburg:	
König	1 000 000 „
Keschner	400 000 „
Schuchow	300 000 „
Zusammen rund	13 000 000 Pud.

Außerdem giebt es nicht unbedeutende Raffinerien in den Weichsel-Gouvernements und mehrere kleinere Etablissements, die in der Regel nur Würfelzucker herstellen.

Sämmtliche Raffinerien Rußlands dürften etwa 15 Millionen Pud Rübenzucker jährlich verarbeiten.

Die Russischen Konsumenten verlangen einen sehr harten, reinen, weißen Zucker. Geringere Qualitäten sind nur schwer und in beschränkten Quantitäten abzusetzen.

Die Produktionskosten für Raffinade variiren je nach Lage und Größe der Fabriken zwischen 60 und 80 Kopeken pro Pud.

Die Ernte von 1880 kann im Durchschnitt kaum als eine mittelmäßige bezeichnet werden. An vielen Stellen hatten Insekten großen Schaden angerichtet; bedeutende Quantitäten gingen auch in Folge des bereits im September eingetretenen Frostes zu Grunde. Der Zuckergehalt der Rüben erwies sich meist als gering. Besonders unergiebig war die Ernte in den Gouvernements Tambow und Charkow. Trotzdem gestalteten sich die Sandpreise bei Beginn des Kampagnejahres 1880/81 ziemlich normal. Im Oktober 1880 betrugen dieselben in Moskau 5,30 bis 5,25 Rubel baar pro Pud für Ia weißen hochpolarisirenden Krystallsand, und sie hielten sich mit unbedeutenden Schwankungen auch im Laufe des November in dieser Höhe; erst zu Ende dieses Monats und zu Anfang Dezember wurden etwas bessere Preise bewilligt. Dann aber verfolgten dieselben eine steigende Tendenz.

Man notirte in Moskau:

	Rubel.
am 6. Dezember 1880	5,40 bis 5,50
„ 20. „ „	5,50 „ 5,60
„ 17. Januar 1881	5,60 „ 5,70
„ 31. „ „	5,75 „ 5,85
„ 6. Februar „	5,80 „ 5,82½
„ 20. „ „	6,00 „ 6,10
„ 2. März „	6,25 „ 6,30
„ 7. „ „	6,40 „ 6,50
„ 21. „ „	6,60 „ 6,65
„ 28. „ „	6,65 „ 6,90
„ 4. April „	7,00 „ 7,30
„ 25. „ „	7,40 „ 7,50
„ 2. Mai „	7,30 „ 7,40

Raffinade war der Steigerung anfänglich nur langsam gefolgt; man bezahlte dafür im

	Rubel.
November 1880..... } Dezember 1880 und Januar 1881.. }	6,30 bis 6,60
Februar.....	6,60 „ 6,70
März	7,00 „ 7,30
und erst im April gingen die Preise auf	8,10 „ 8,20

Doch konnte zu diesem enormen Preise nur sehr wenig umgesetzt werden. Die Fabrikanten mußten sich bald entschließen, eine Ermäßigung eintreten zu lassen.

Im Mai sanken daher die Preise auf 7,70 bis 7,80 Rubel.
„ Juni ..... „ 7,40 „ 7,60 „
„ Juli ..... „ 7,30 „ 7,40 „

Minder beliebte Sorten wurden sogar zu 7 Rubeln und weniger angeboten.

Der exorbitante Preis veranlaßte einige Raffinerien, den Betrieb einzustellen, bezw. einzuschränken, und den Sandvorrath unraffinirt zu verkaufen. Dieses Vorgehen bewirkte einen starken Rückgang der Sandzuckerpreise. Dieselben fielen

Ende Mai auf .... 7,05 bis 7,15 Rubel.
im Juni „ .... 6,85 „ 6,90 „
„ Juli „ .... 6,65 „ 6,50 „

Die lebhafteste Bewegung herrschte jetzt auf dem Zuckermarkte, das Angebot überstieg jedoch die Nachfrage; denn man kaufte angesichts der stetig fallenden Preise nur für den augenblicklichen Bedarf. Erst als sich Ende Juli herausstellte, daß sowohl an Sandzucker, als auch an Raffinade die Vorräthe außerordentlich geringfügig — von Sand blieben bis zum neuen Betriebsjahr höchstens noch 100 000 übrig — und daß vom Süden weitere Zufuhren bis zur neuen Ernte (d. h. bis zum 15./27. September 1881) nicht zu erwarten waren, konnte dem anhaltenden Preisrückgange Einhalt gethan werden.

Die Messe in Nischni-Nowgorod ist für den Absatz von Raffinade von großer Wichtigkeit, da dort etwa 20 000 Fässer (600 000 Pud) Raffinade umgesetzt zu werden pflegen. Im Jahre 1881 betrug das für die Messe disponible Quantum höchstens 10 bis 12 000 Fässer. Die Preise hielten sich daher auch während der Messe ziemlich hoch, auf 7,40 bis 7,60 Rubel baar franko Nischni (Fracht von Moskau 25 Kopeken), obgleich die Käufer sehr zurückhaltend waren und in den meisten Fällen kaum die Hälfte des früheren Quantums kauften, in der sicheren Erwartung eines späteren Preisrückganges. Ein solcher ist jedoch bisher nicht eingetreten; überhaupt gelangt die Minderproduktion des verflossenen Betriebsjahres erst jetzt zur Geltung, da sich überall ein Mangel an Raffinade fühlbar macht. Die Preise sind in Folge dessen weiter gestiegen (7,50 bis 7,60 Rubel baar franko Moskau), und es ist Aussicht vorhanden, daß dieselben sich bis über den Jahresschluß 1881 hinaus halten werden. Es fällt dabei besonders ins Gewicht, daß einerseits die Rübenernte des Jahres 1881 keineswegs so ergiebig ausgefallen ist, als man im Sommer zu glauben berechtigt war, andererseits die befriedigende Getreideernte einen größeren Konsum voraussetzen läßt.

Das Spekulationsgeschäft in Sandzucker, zum Theil auch in Raffinade, hat in den letzten Jahren bedeutend zugenommen; es konzentrirt sich besonders in Kiew und wird auf sehr lange Termine ausgedehnt. Es kommt nicht selten vor, daß erhebliche Posten von 50- bis 100 000 Pud auf 1 bis 2, sogar 3 Jahre hinaus zu festen Preisen verkauft werden. Die Raffinerien werden gezwungen, diesem Beispiele zu folgen und sich wenigstens einen Theil ihres Bedarfs im Voraus zu sichern, um nicht später in die Hände der betreffenden Spekulanten zu fallen; einige Raffinerien haben sich schon im Sommer den ganzen Bedarf an Sand für das Betriebsjahr 1881/82 gesichert.

Was die 1881er Rübenernte betrifft, so hatte die ungewöhnlich ergiebige Getreideernte im Süden Rußlands gerade zur Zeit der Rübenernte einen empfindlichen Mangel an Arbeitskräften herbeigeführt. Es konnte mit dem Ausgraben der Rübe nicht rechtzeitig begonnen und nur langsam vorgeschritten werden. Als zu Anfang September (Russischen Stils) plötzlich heftiger Frost (5 bis 6°) und darauf starker Schneefall eintrat, mußte das Ausgraben gänzlich eingestellt werden. Nur wenigen Rübenproduzenten ist es gelungen, den gesammten Ertrag auszugraben; bei vielen sind 10 bis 15 pCt., bei manchen vielleicht 25 pCt. Rüben in der Erde geblieben. Auch die ausgegrabenen Rüben haben etwas vom Frost gelitten, und da sie in Folge der schlechten Wege nicht rasch genug zu den Fabriken befördert werden können, so gehen sie jetzt theilweise im Felde zu Grunde. Es ist zur Zeit noch nicht möglich, genauere Angaben über die so entstandenen Verluste, sowie über das gesammte Quantum der eingebrachten Rübenernte überhaupt zu liefern. In einigen Gegenden, besonders im Charkowschen und Woronesch'schen, wo die Ernte im Vorjahre unbefriedigend war, soll das Ergebniß im Jahre 1881 als ein außerordentlich günstiges zu verzeichnen sein. Die Rübe dieses Jahres ist allerdings klein, doch sehr zuckerhaltig; die Ausbeute wird auf ca. 1 Pud Zucker aus 11 bis 12 Pud Rüben angegeben, während dasselbe Quantum im Vorjahre nur 32 bis 33 Pfund Zucker ergab. Man ist daher zu der Annahme berechtigt, daß der Ertrag der 1881er Rübenernte trotz der Verluste beim Ausgraben etwas bedeutender sein wird, als im Vorjahre.

Einstweilen hat sich die Spekulation, die stark à la hausse engagirt ist, der oben erwähnten Umstände bemächtigt, um die Preise weiter zu treiben, indem sie besonders auf lange Lieferung zu sehr hohen Preisen kauft.

Der erste neue Sand gelangte gegen den 15./27. September auf den Moskauer Markt; derselbe erzielte noch 6,25 bis 6,50 Rubel, da die alten Vorräthe gänzlich geräumt waren. Im Verhältniß zu den stattfindenden Zufuhren gingen die Preise aber rasch herunter, und schon Ende September (Russ. St.) konnte man zu 5,70 Rubeln kaufen. Anfang Oktober fielen sie weiter auf 5,50 bis 5,45. Inzwischen war wieder starkes Thauwetter eingetreten, und die Wege wurden grundlos, so daß ein Transport der Rüben zu den Fabriken und des Zuckers zu den Bahnen fast zur Unmöglichkeit wurde. In Folge dessen hörten auch die Zufuhren in Moskau und Petersburg fast ganz auf. Diesen Umstand erfaßte die Spekulation, um auch Lokowaare in die Höhe zu treiben, indem sie geringfügige Zufuhren zu rapid steigenden Preisen aus dem Markte nahm. Ende Oktober zahlte man bis 6 Rubel franko Moskau, und im November stiegen die Preise bis auf 6,50 Rubel, auf welcher Höhe sie sich auch bis 18./30. November 1881, dem Tage dieses Berichts, behaupteten. Entferntere Lieferung wurde noch weit höher bezahlt; für Januar und Februar 1882 bewilligten die Spekulanten 6,75 Rubel, für Sommermonate sogar 7,15 Rubel loko Moskau.

Dieser Spekulation gegenüber verhalten sich reelle Käufer durchaus passiv, da sie dieselbe allgemein für übertrieben und ungesund halten. Die Raffinerien scheinen entschlossen, mit Ankäufen so lange als möglich zu zögern. Da die wenigsten Spekulanten im Stande sind, die gekauften Quantitäten wirklich abzunehmen, so werden sie wohl, wenn auch nur vorübergehend, nachgeben müssen.

Der Zuckerverbrauch in Rußland wird zu 9 bis 10 Pfund (zu 409,51 Gramm) auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, (im Deutschen Zollgebiet bekanntlich zu 13,4 Deutschen Pfunden).

Die Zuckersteuer fiel von 6 775 000 Rubeln im Jahre 1878 in den beiden folgenden Betriebsjahren auf 5 092 000 bezw. auf 4 634 000 Rubel; im Jahre 1880 war der Ertrag noch geringer, nämlich 3 950 000 Rubel; in das Budget für 1881 sind 4 000 000 Rubel aufgenommen.

VI.]

Ostende.

Jahresbericht des Konsulats zu Ostende für 1880.[1])

Der Werth der Einfuhr betrug in 1880 19 245 428 Mark, gegen 21 360 667 Mark in 1879, folglich 2 115 239 Mark weniger. Diese Differenz besteht hauptsächlich in der Verminderung der Importationen von Wolle aus England (4 063 764 Mark gegen 8 747 082 Mark) und Guano (680 000 Mark gegen 2 310 000 Mark), welcher in Folge des Krieges zwischen den Republiken Peru und Chile beinahe gar nicht mehr eingeführt wird. Dagegen haben die Importationen von Wollenwaaren, Baumwollwaaren, Seidenwaaren, Baumwolle, Rohsalz und besonders Steinkohle und Holz bedeutend zugenommen. Letzteres besteht größtentheils aus Schienenhölzern (billes pour chemin de fer), die beinahe ausschließlich aus Deutschland bezogen werden. Von letzteren Gegenständen wurden in 1880 importirt:

Steinkohlen... für 2 518 648 Mark, gegen 2 021 523 Mark in 1879
Holz ..... „ 6 294 224 „ „ „ 4 130 912 „ „ „

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 439.

Außerdem wurden noch für einen ziemlich bedeutenden Werth eingeführt: Kurzwaaren, Kautschukwaaren, Weizen, Gerste, Erbsen, Kautschuk, Hanf, Indigo, Kleider, Mais, Mineralien, Gold- und Silberwaaren 2c.

Folgende Gegenstände kamen aus verschiedenen Ländern und vertheilten sich auf ein jedes derselben wie folgt:

	Werth: Mark.
Aus England:	
Bier in Fässern	15 260
Steinkohle	2 518 648
Pferde (98 Stück)	78 400
Eingemachte Eßwaaren	23 631
Baumwolle	355 520
Droguen	16 234
Eisenwaaren	13 267
Blech	13 922
Jute, Piassava 2c.	329 600
Baumwollgarn	61 040
Leinengarn	81 000
Weizen	111 532
Erbsen	109 540
Hafer	218 100
Biskuits	179 600
Talgöl	28 404
Kleider	25 383
Hopfen	15 847
Thran und Palmöl	10 329
Kreosotöl	48 000
Wolle[1])	4 063 764
Maschinen von Gußeisen	66 218
„ „ Kupfer	24 000
Borsten	23 308
Kurzwaaren	19 637
Gegerbte Felle	291 562
Zubereitete Häute	37 080
Lederwaaren	12 000
Austern	64 000
Hering	11 480
Frische Fische	54 480
Chemikalien	28 700
Salz	32 480
Rohseide	23 382
Indigo	129 664
Baumwollwaaren	134 400
Wollwaaren	718 080
Hefe	66 218
Seidenwaaren	70 400
Unter Hinzurechnung minder erheblicher Artikel zusammen	10 347 056
gegen in 1879	13 622 557
Aus Deutschland:	
Holz	5 604 144
Unter Hinzurechnung minder erheblicher Artikel zusammen	5 634 230
gegen in 1879	3 448 951

[1]) Die von England importirte Wolle, Rohseide, Indigo und Talgöl sind größtentheils für Deutschland bestimmt.

	Werth: Mark.
Aus Frankreich:	
Wein in Fässern	57 960
„ „ Flaschen	11 520
Baumwolle	88 000
Gesalzene und trockene Häute	40 000
Droguen	22 799
Wolle	126 000
Kurzwaaren	12 612
Honig	24 652
Hummern	11 732
Unter Hinzurechnung minder erheblicher Artikel zusammen	478 744
gegen in 1879	497 387
Aus den Niederlanden überhaupt	8 498
gegen in 1879	6 356
Aus Portugal:	
Rohsalz	22 400
Unter Hinzurechnung einiger minder erheblicher Artikel zusammen	44 465
gegen in 1879	228 948
Aus Schweden und Norwegen:	
Holz	585 860
Eis	62 088
Mineralien	131 040
Hummern	175 200
Unter Hinzurechnung minder erheblicher Artikel zusammen	992 976
gegen in 1879	699 356
Aus der Schweiz:	
Butter	15 676
Unter Hinzurechnung minder erheblicher Artikel zusammen	18 573
gegen in 1879	15 420
Aus Rußland:	
Holz	91 228
Masten	408
Leinsamen	111 608
Hafer	16 800
Zusammen	220 044
gegen in 1879	138 492
Aus Oesterreich überhaupt	2 623
gegen in 1879	155 664
Aus Dänemark:	
Holz	10 880
Gerste	201 839
Hafer	29 440
Zusammen	242 159
gegen in 1879	129 000
Aus Spanien:	
Wein in Fässern	1 296
Gerste	48 000
Mineralien	134 592
Zusammen	183 888
gegen in 1879	4 536
Aus Amerika:	
Mais	328 480
gegen in 1879	104 000
Aus Peru:	
Guano	680 000
gegen in 1879	2 310 000
Aus Egypten:	
Bohnen	63 600
gegen in 1879	—
Aus Luxemburg:	
Essig in Fässern	92
gegen in 1879	—

Der Holzhandel war in 1880 noch viel belebter als in 1879, obschon derselbe in letzterem Jahre schon sehr bedeutend gewesen ist. Die Einfuhr betrug an Werth 6 294 224 Mark, gegen 4 130 912 Mark im Vorjahre, folglich 2 163 312 Mark mehr. Die Differenz besteht hauptsächlich in den bedeutenden Importationen von eichenen Schienenhölzern, die beinahe ausschließlich aus Deutschland kommen, für die Belgischen Eisenbahnen bestimmt sind und hier präparirt werden. Der Preis dieser Hölzer ist nicht genau zu ermitteln, da dieselben für Rechnung der Belgischen Regierung angekauft werden; derselbe wird hier auf ungefähr 190 bis 200 Franken pro Kubikmeter geschätzt.

Die Holzeinfuhr kam aus folgenden Ländern:

aus Deutschland	für	5 604 144 Mark,
„ Dänemark	„	10 880 „
„ Rußland	„	91 228 „
„ Schweden und Norwegen	„	585 860 „
„ Frankreich	„	2 112 „

Da in Folge des bedeutenden Handels am Ende des Jahres 1879 nur geringe Vorräthe von Bauholz übrig blieben, so hat dessen Einfuhr ebenfalls ziemlich zugenommen. Es kamen davon:

aus Schweden und Norwegen	9 506 Kubikmeter,
„ Rußland	1 559 „
„ Dänemark	160 „
	11 225 Kubikmeter.

Ernte des Jahres 1880.

Dieselbe war eine sehr mittelmäßige, sowohl in Hinsicht der Quantität als der Qualität, auch waren verschiedene Landleute nicht im Stande, ihre Pacht zu bezahlen. Besonders die Erbsen und die Kartoffeln sind, letztere in Folge der Krankheit, sehr schlecht gerathen, und deren Ertrag war sehr gering.

Ausfuhr nach London.

Die Ausfuhr von Ostende nach London betrug in 1880 an Werth 13 425 052 Mark, gegen 17 814 445 Mark in 1879, folglich 4 389 393 Mark weniger. Diese Differenz besteht hauptsächlich in der Verminderung der Exportation von Fleisch (3 292 519 Mark gegen 4 113 438 Mark) und besonders von Butter (3 907 023 Mark gegen 6 216 078 Mark). Letztere wurde in größeren Quantitäten direkt von Dänemark nach England versandt. Die Ausfuhrgegenstände waren vorzüglich die folgenden:

		Mark.
Tauben ꝛc.	für	28 844
Butter	„	3 907 023
Pferde (76 Stück)	„	60 800
Lumpen	„	349 433
Droguen	„	70 981
Werg	„	111 852
Flachs	„	2 868 170
Aepfel, Birnen und Pflaumen	„	155 784
Hopfen	„	220 184
Wolle[1])	„	339 606
Cichorie	„	865 674
Haare und dergleichen	„	128 960
Eier (3 563 240 Stück[2])	„	199 543
Pappdeckel	„	32 478
Häute	„	70 497
Lederwaaren	„	50 400
Marmor	„	31 640
Spiegel	„	160 000
Glaswaaren	„	28 320
Fleisch aller Art	„	3 292 519
Wollengarn	„	108 000
Leinengarn	„	225 672

Transit.

Der Werth der Gegenstände, welche in 1880 von England nach Deutschland über hier transitirten, betrug 1 786 708 Mark, gegen 2 086 216 Mark in 1879, folglich 299 508 Mark weniger. Die Transit-Speditionen nehmen in Folge der Konkurrenz jedes Jahr ab. Ostende kann in Hinsicht des Preises mit den Häfen von Antwerpen, Rotterdam und Vlissingen nicht konkurriren, und es haben letztere Städte beinahe den ganzen Transit an sich gezogen. Nur bei starkem Frost, wenn die Häfen von Antwerpen, Gent, Brügge und Rotterdam zugefroren sind, laufen die für diese Orte bestimmten Schiffe hier ein, um ihre Ladung zu löschen, wodurch natürlicherweise der Handel viel bedeutender wird. Dieses war zwar in 1880 der Fall, jedoch auf eine so kurze Zeit, daß nur wenige Ladungen nach Ostende kamen. Im Uebrigen ist auf das im vorigen Jahresbericht betreffs des Transits Gesagte Bezug zu nehmen.

Schifffahrt.

Während des Jahres 1880 sind in den Hafen von Ostende 763 Schiffe mit einem Gehalt von 274 403 Tonnen eingelaufen, gegen 627 Schiffe, messend 226 299 Tonnen, in 1879. Dieselben vertheilten sich wie folgt:

530	Britische	Schiffe, messend	224 756	Tonnen,
56	Belgische	„ „	6 181	„
51	Deutsche	„ „	14 583	„
61	Norwegische	„ „	14 623	„
29	Dänische	„ „	5 269	„
10	Niederländische	„ „	1 536	„
10	Russische	„ „	2 417	„
7	Französische	„ „	1 319	„
6	Schwedische	„ „	1 676	„
2	Italienische	„ „	1 692	„
1	Oesterreichisches	Schiff, „	351	„

[1]) Diese Wolle kommt von England, um gewaschen zu werden, und geht dann auf den Markt zurück.

[2]) Diese Eier kommen meist aus Italien in Transit über Deutschland oder Frankreich. Nur geringe Quantitäten werden aus der Umgegend von Ostende versandt.

Die Deutschen Schiffe, unter denen 10 Dampfer waren, kamen sämmtlich beladen an, von ihnen 43 mit Holz aus Ostseehäfen; 43 derselben, darunter die 10 Dampfer, gingen in Ballast aus. Ein Deutsches Segelschiff blieb während des Winters in Brügge liegen, während 48 der eingekommenen 51 Deutschen Fahrzeuge, darunter die 10 Dampfschiffe, im Berichtjahre wieder abgingen, die übrigen 3 im Januar 1881. Der Hafen von Ostende besaß am 31. Dezember 1879 5 Segelschiffe, messend 683 Tonnen, deren Anzahl in 1880 unverändert blieb. Ferner hatte Ostende Ende 1880 169 Fischerboote mit einem Gehalt von 7958 Tonnen. Diese importirten im Berichtjahre:

frischen Fisch	für	1 668 629 Mark,
gesalzenen Fisch (Morue) 7800 Tonnen	„	352 000 „
zusammen	für	2 020 629 Mark.

Der Mittelpreis der Morue war 60 Franken die Tonne. Sie wird beinahe ausschließlich im Lande verzehrt.

Außer den Ostender Booten laufen auch Französische, Englische und Niederländische Fahrzeuge hier ein, um ihren Fisch zu verkaufen, da letztere in Belgien keine Eingangsrechte bezahlen. Durch diese fremden Fahrzeuge wurden im Berichtjahre für 774 457 Mark frischer Fisch verkauft.

Austern.

Der starke Frost vom Januar 1881 hat sowohl den Ostender Parkbesitzern, als den Englischen Austerhändlern sehr großen Schaden verursacht. Diese Verluste waren für dieselben um so empfindlicher, als die Ausbeute sich in jeder Hinsicht auf das günstigste ankündigte. Dagegen nahmen die Austern, die später, in den Monaten März und April, von Arcachon eingeführt und in die Themse in der Umgegend von Whitstable gelegt wurden, in Folge der günstigen Witterung während des Sommers bedeutend zu und wurden sehr gut. Man benutzte dieselben theilweise zu den Exportationen nach Deutschland, statt dafür die Natives, die wirklichen Englischen Austern, zu benutzen. Letztere werden in Folge ihrer Seltenheit noch immer zu übertriebenen Preisen verkauft.

Man kann daher annehmen, daß der Frost vom Januar 1881 und der theure Preis der Natives Schuld daran sind, daß der Austerhandel in 1880—1881 beinahe Null war.

Eine Gesellschaft, welche sich vor etwa zwei Jahren unter dem Namen Société d'huitrières modèles d'Ostende in Brüssel gebildet, hat verschiedene Versuche gemacht, die Austern hier produziren zu lassen. Die Fachleute hatten kein Vertrauen hierauf und prognostizirten dem Unternehmen einen ungünstigen Erfolg; das Resultat hat ihnen Recht gegeben: man mußte die Hoffnung aufgeben, das vorgesteckte Ziel zu erreichen. Alle Anlagen, die man gemacht hatte (man spricht von mehreren hunderttausend Franken Kosten), wurden verlassen, die Gesellschaft ist in Liquidation, und die Aktionäre haben keine Hoffnung, je einen Pfennig ihrer Einlage zurückzuerhalten.

Hummern.

Der Hummerhandel war im Geschäftsjahr 1880—1881 sehr wenig belebt. Eines der hauptsächlichsten der betreffenden hiesigen Häuser hatte das Unglück, eine Ladung von 6000 Stück Hummern, welche von Christiansand kamen, in der Nähe der Dänischen Küste in Folge eines heftigen Sturmes zu verlieren. In Folge dieses Unfalles sind die Preise sehr gestiegen.

X.]

Rio Grande do Sul.

Jahresbericht für 1880.[1])

Allgemeines.

Zur Anfertigung eines brauchbaren Berichts über die Handelsverhältnisse eines Geschäftsplatzes sind bekanntlich vor allen Dingen zuverlässige, genaue handelsstatistische Aufzeichnungen erforderlich. In dieser Beziehung liegen aber am hiesigen Platze bedeutende Schwierigkeiten vor, da hier wenig Werth auf Statistik gelegt wird. Ein Beweis für solche Behauptung ist die Thatsache, daß das hiesige Zollamt mit seinen statistischen Arbeiten um vier Jahre im Rückstande ist. Unter solchen Umständen ist es sehr schwer, ein einigermaßen genaues Bild über Einfuhr und Ausfuhr am hiesigen Platze, besonders über die Betheiligung des Deutschen Handels am hiesigen Geschäftsverkehr, zu geben. Die im Handelsbericht über das Vorjahr 1879 gegebenen Aufstellungen erfolgten meist auf Grund hier veröffentlichter Statistiken bedeutender Handelshäuser und Zeitungs-Redaktionen, jedoch sind solche Arbeiten für das Berichtjahr 1880 leider nicht mehr erschienen, da man einsah, daß dieselben bei der eigenthümlichen Lage der hiesigen Handelsverhältnisse trotz der größten Aufmerksamkeit unvollkommen blieben. Die Gründe hierfür sind etwa in Folgendem zusammenzufassen: Die Herkunft der Waaren ist nicht immer genau festzustellen, da viele Waarensendungen aus verschiedenen Ländern im Transitverkehr über Antwerpen, Havre, Liverpool und andere Hafenplätze durch Speditionshäuser befördert werden, so daß solche Waaren in den hiesigen Einfuhrtabellen, obgleich z. B. Deutschen Ursprungs, als Belgische, Französische bezw. Englische Waaren figuriren. Ferner ist zu bemerken, daß dasjenige, was im Norden der Provinz ein- bezw. ausgeführt und konsumirt wird, sich nicht immer von dem trennen läßt, was hier im Süden, in Rio Grande do Sul und Pelotas, ein- und ausgeht, während andererseits die drei bedeutendsten Städte dieser Provinz: Rio Grande do Sul, Porto Alegre und Pelotas unter einander in so inniger Handelsbeziehung stehen, daß eine Kontrole über den Handelsverkehr dieser drei Städte unter einander unmöglich ist. Schließlich sei in Bezug auf das hiesige Ausfuhrgeschäft noch erwähnt, daß fast alle Schiffe nach dem Kanal für Order, bezw. nach Falmouth, Plymouth oder Queenstown für Order aufgenommen und angelegt werden; in Falmouth angekommen, erhalten dieselben weitere Bestimmung. Die Vertheilung erfolgt also in Europa, und hier ist es eine Unmöglichkeit, festzustellen, wie sich die verschiedenen Länder in unsere Ausfuhr theilen. Dies sind die bedeutendsten Schwierigkeiten, die sich hier der genauen und vollständigen Anfertigung zuverlässiger statistischer Tabellen über das Ein- und Ausfuhrgeschäft und die Betheiligung der einzelnen Länder am hiesigen Geschäftsverkehr entgegen stellen.

In den im Nachfolgenden gegebenen Aufzeichnungen haben wir versucht, den Ein- und Ausfuhrverkehr der ganzen Provinz im Jahre 1880 kurz zusammenzufassen.

Die im Bericht für 1879 angenommene Jahresperiode vom 1. Dezember bis 30. November ist wegen des Ausfalls der damaligen statistischen Aufzeichnungen für diesen Bericht nicht mehr anwendbar, und die nachstehenden Nachrichten über die Handelsbewegung dieser Provinz beruhen auf der Basis des Kalenderjahres 1880.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1880 II. S. 616.

Einfuhr.

Im Gegensatz zu unseren Berichten über das Jahr 1879, welche in einem durchaus hoffnungsvollen Tone gehalten waren, müssen diejenigen über das Einfuhrgeschäft im Jahre 1880 einer schlechteren und zwar erheblich schlechteren Stimmung Ausdruck geben. Die Berichte über das Jahr 1879 sagten, daß sich das Einfuhrgeschäft in Folge der zu Gunsten dieser Provinz getroffenen Maßregel, betreffend die Herabsetzung der Zollsätze für einige der wichtigsten Einfuhrartikel, stark entwickelt habe, daß der Schmuggelhandel über die Grenze der Nachbarstaaten eine starke Einschränkung erlitten, und sie ließen ferner die Hoffnung durchblicken, daß diese verbesserten Zustände und die gesundere Geschäftslage von Dauer sein würden.

Das verflossene Jahr hat diese Hoffnungen nicht zur Wirklichkeit werden lassen, denn nach einem ziemlich lebhaften Anfang in den ersten Monaten schwächte sich das Geschäft mehr und mehr ab und zeigte schließlich einen sehr wenig erfreulichen Charakter. Am Jahresschluß blieben in der ersten Hand überaus große Vorräthe, und es zeigte sich natürlich ein lebhaftes Angebot bei geringer Kauflust seitens der zweiten Hand. Es scheint demnach eine Thatsache zu sein, daß die Importeure die guten Folgen der verschiedenen Zollermäßigungen, die der Provinz gewährt wurden, überschätzt und sich eines übertriebenen Eifers schuldig gemacht haben. Das Jahr 1880 war für die ganze Provinz in jeder Beziehung weniger günstig, als die Vorjahre; das Innere der Provinz und die Kolonien hatten erheblich geringere Einnahmen, das Geld wurde im Laufe des Jahres knapper und die Kauflust der guten Kunden nahm in Folge dessen ab. Außerdem war der Winter ein warmer, und es blieb schon aus diesem Grunde das Wintergeschäft, welches in dieser Provinz das hauptsächliche ist, ein sehr beschränktes.

Man kann im Allgemeinen die Zukunft des hiesigen Importgeschäftes nur eine dunkle nennen; denn obgleich in den letzten Jahren, namentlich nach den großen Verlusten in den Jahren 1874 und 1875, einige bedeutende Reformen in der Kreditgewährung stattgefunden haben, so daß die großen Kapitalverluste auf Ausstände seitdem seltener geworden sind, bieten andererseits die Provinz und deren kommerzielle Verhältnisse dem Kaufmann keine sichere Basis für seine Veranschlagungen und Kalkulationen. Als ein großer Uebelstand verdient bemerkt zu werden, daß die Provinz mit mehreren Zollstätten (Alfandegas) bedacht ist. Es entsteht daraus eine Unsicherheit in Betreff der Verzollungen, die häufig sehr verwirrend wirkt; speziell ist dies bei Manufakturwaaren der Fall. Da die Abgaben auf Manufakturwaaren enorm sind und für die Klassifizirung der verschiedenen Artikel ein sehr weiter Spielraum bleibt, so ereignet es sich sehr häufig, daß erhebliche Unterschiede im Einstandspreise irgend eines Artikels entstehen; diese Unterschiede schlagen fast ohne Ausnahme zum Nachtheil des Importeurs aus, und zwar in Folge der übertriebenen Konkurrenz, welche sich um so schärfer fühlbar macht, als dieselben Häuser, die an einem Geschäftsplatze verkaufen, auch auf den anderen Plätzen vertreten sind. Wenn diese Provinz, wie die übrigen Provinzen des Kaiserreichs, nur eine Zollstätte hätte, so würde sich das Geschäft in Kürze gesunder gestalten zum Vortheil der Finanzen, des Handels und der Konsumenten. Die in Pelotas jetzt fungirende Halb-Alfandega (Meza de Rendas alfandegada), deren Aufhebung man übrigens nur als eine Frage der Zeit betrachtet, hat den Zustand in Bezug auf obenerwähnte Uebelstände noch erheblich verschlimmert. Das Bestehen einer einzigen Zollstätte würde das Geschäft konzentriren und eine kolossale Spesen-Verminderung zur Folge haben, da die Importeure nicht mehr in der Nothwendigkeit

wären, an drei Plätzen Etablissements zu haben, nur um das vorhandene Geschäft sich selbst in verschiedene Theile zu zerlegen und schließlich sich selbst Konkurrenz zu machen. Ganz abgesehen davon, erwachsen auch dem Fiskus ganz unnöthige große Unkosten durch die verschiedenen Zollstätten, da die Gefahr für Schmuggelei wesentlich erhöht ist, welche durch die enormen Abgaben an und für sich schon genug herausgefordert wird. Eine Binnenschifffahrt durch Seeschiffe, mit versiegelten Luken und mit Zollbeamten an Bord, die in einzelnen Fällen fast dieselbe Zeit gebrauchen, welche sie von Europa nach Rio Grande do Sul gebrauchten, um die etwa 160 Englischen Meilen von Rio Grande nach Porto Alegre zurückzulegen, und welche in häufigen Fällen an Grund gerathen und unterwegs gelechtert werden müssen, verurtheilt sich von selbst. Der Umstand, daß hier kein eigentlicher Centralpunkt für den Großhandel existirt, ist aber auch sonst der Provinz schädlich, denn die Wichtigkeit eines Geschäftsplatzes zieht die Kundschaft heran, und hätte die Provinz einen Markt, der in sich das ganze Einfuhrgeschäft repräsentirte und sich somit entfernt mit dem naheliegenden Montevideo vergleichen könnte, so würde eine Anzahl bedeutender Kunden ihr bisheriges System ändern und mit Vorzug vor Montevideo in dieser Provinz ihren Bedarf decken. Zum Nachtheil des Ganzen schädigen sich hier die einzelnen Plätze untereinander, und die Uebersicht über das geschäftliche Leben und Treiben ist so mangelhaft, daß es Zufall genannt werden muß, wenn irgend ein Kaufmann eine kommende Marktlage richtig erkennt. Ein guter Beweis für das Gesagte ist der Umstand, daß hier nirgends statistische Tabellen geführt werden. Keiner der konkurrirenden Plätze kommt zu der Bedeutung, daß er die Einrichtungen treffen kann, welche zum wohldurchdachten Geschäftsbetrieb gehören und einem Platz den Charakter und das Ansehen eines Handelsplatzes verleihen.

Der vorerwähnte Umstand der Risiko-Verminderung auf Ausstände bringt den Importeuren anderseits insofern Nachtheil, als der Verdienst auf Waaren über Gebühr herabgedrückt wird, und man kann nur sagen, daß das hiesige Einfuhrgeschäft sich in der ungesundesten Lage befindet. Die zweite Hand, welcher alle hier aufgeführten Uebelstände eher Nutzen als Schaden gebracht haben, beginnt aber trotzdem, den eigenen Import in Betracht zu ziehen, und stellt Versuche der mannigfachsten Art an; es fehlt nicht an Aposteln des Fortschritts, welche der Ansicht, daß jeder Privatmann seinen Bedarf direkt importiren kann, dadurch langsam Bahn zu brechen suchen, daß sie jeden kleinen Ladeninhaber und Handwerker zum direkten Importiren überreden. Dergleichen widernatürlichen Zuständen darf man freilich keine lange Dauer zutrauen, jedoch sind es immerhin sehr ernste Momente für den so wie so mit großen Uebelständen kämpfenden Großhandel.

Auch im Jahre 1880 war der Kurs so schwankend, daß es den Importeuren bei ohnehin schmalem Verdienst oft sehr bedenklich werden mußte. Die finanziellen Verhältnisse des Landes sind so ungünstiger Art und das vorhandene Papiergeld ist so wenig beliebt, daß die Kursschwankungen sehr häufig den Charakter einer Panik annehmen, ohne daß hierfür wirklich ein Grund vorhanden wäre. Der Kaufmann, welcher seine Waaren auf längeres Ziel verkauft, kann nicht den entferntesten Begriff davon haben, wie schließlich der Verkauf auskommen wird. Immerhin war das Jahr 1880 den Importeuren in dieser Beziehung eher günstig, als ungünstig.

Im Uebrigen unterschied sich das Einfuhrgeschäft im Jahre 1880 wenig von demjenigen vorhergegangener Jahre. Der Umstand, daß die Importeure zum überwiegend größten Theil Deutsche Firmen sind, machte sich ohne Zweifel wieder zum Vortheil der Deutschen Industrie bemerklich. Alle hier ansässigen Deutschen Handelshäuser haben in Deutschland (fast ohne Ausnahme in Hamburg) ihre Theilhaber, Vertreter oder Agenten bezw. Einkäufer. Im Berichtjahre trafen in dieser Provinz 36 Schiffe aus Hamburg, sämmtlich mit Stückgütern beladen, ein, während im vorhergegangenen Jahre aus Deutschen Häfen direkt nur 17 Schiffe angekommen waren. Der beste Informator und Rathgeber des Fabrikanten wird stets derjenige Kaufmann sein, welcher selbst die mannigfachen Artikel von den verschiedenen Produktionsplätzen kommen läßt und somit jede Eigenthümlichkeit und jeden Vortheil kennt, den die Erzeugnisse des einen und des anderen Landes bieten. Der größte Vortheil, welchen hiesige Deutsche Handelshäuser bis jetzt ausnutzen, ist wohl ohne Zweifel der der Vielseitigkeit gewesen, welche sie im Gegensatz zu ihren Konkurrenten anderer Nationalitäten durch Benutzung der Produktionsmärkte aller Länder entwickelten. Dem Vorurtheil gegen Deutsche Fabrikate setzt der hiesige Großhandel eine beharrliche Konsequenz entgegen, und er leistet darin das Mögliche. Würden Versuche gemacht, statt den an und für sich tüchtigen und erfahrenen Deutschen Großhandelsstand zu erziehen, dem Deutschen Fabrikanten begreiflich zu machen, daß er sich mit mehr Selbstbewußtsein und Zuverlässigkeit ausrüsten und sich im Uebrigen auf seine Fabrikation allein beschränken sollte, so würde man auch hier in Bezug auf Einführung Deutscher Fabrikate schon weiter sein. Die Deutschen Kolonien in dieser Provinz tragen natürlich in hervorragender Weise zur Einführung und zum Konsum Deutscher Waaren bei, und da ihretwegen in allen Musterausstellungen der Importgeschäfte beständig Deutsche Artikel vertreten sind, so gewöhnt sich nach und nach auch die andere Kundschaft an dieselben und hilft ihnen, sich mehr und mehr einzubürgern. Der Deutsche Kolonist sucht und bevorzugt stets die starken, soliden Fabrikate und sieht mehr auf Dauerhaftigkeit, als auf gefälliges Ansehen; dieses System befolgen denn mehr oder weniger auch die ärmeren einheimischen Klassen. So tritt fast der Fall ein, daß man von den Artikeln, welche zum täglichen Gebrauch und in keiner Weise zum Putz oder Luxus gehören, nur das Kräftige und Dauerhafte wählt, namentlich was Manufakturwaaren anbetrifft, wogegen die einheimische Bevölkerung der Städte ihrem Grundsatz treu bleibt und für ihren Bedarf die wohlfeilen Imitationen eleganter, kostspieliger Fabrikate wählt. Letzterer Umstand ist übrigens der Deutschen Industrie nicht gerade ungünstig. Bemerkenswerth scheint noch der Umstand, daß sich überall in der Nähe Deutscher Kolonien die Amerikanischen Manufakturwaaren, namentlich Baumwollstoffe, stark Eingang verschaffen. Der Kolonist bevorzugt durchaus diese immer gleichmäßig schön gearbeiteten und zuverlässigen Stoffe, und in dieser Provinz ist die Stellung, welche die junge Amerikanische Industrie einnimmt, eine derartige, daß man ihr nur Bewunderung zollen kann.

Es scheint uns nicht angezeigt, bei der für heimische Industrielle im Vergleich mit großen überseeischen Importmärkten im Ganzen sehr geringen Bedeutung dieser Provinz auf eine Besprechung der einzelnen Artikel des Manufakturwaarenzweiges einzugehen. Wir geben in Nachfolgendem lediglich noch eine Aufstellung der Einnahmen des Zollamts dieser Stadt in den Jahren 1877 bis 1880, wobei zu beachten ist, daß in den Jahren 1877 und 1878 die speziellen Zollermäßigungen für die Provinz noch nicht eingeführt waren, so daß man den Jahren 1879 und 1880 diesen wichtigen Umstand zu Gute bringen muß, da der Unterschied bei den täglich zur Verzollung kommenden Artikeln recht erheblich ist. Wirklichen Werth haben diese Aufstellungen jedoch nicht, da sie nicht die Zolleinnahme der ganzen Provinz aufweisen. Nur Letztere könnte eine halbwegs gesunde Anschauung gestatten.

Zolleinnahmen auf eingeführte Waaren:

Jahr	Betrag in Milréis.	Betrag in Mark z. Kurse von 500 Réis pro Mark.
1877	2 012 063,768	= 4 024 127,54
1878	1 720 842,346	= 3 441 684,69
1879	2 257 022,535	= 4 514 045,07
1880	2 032 500,131	= 4 065 000,—

Spezieller Marktbericht.

Einfuhr.

I. Ausländische Waaren.

Terpentinspiritus. Die Zufuhr im Kalenderjahre 1880 betrug 591 Kisten, fast ausschließlich aus den Vereinigten Staaten von Amerika. Es verblieb am Jahresschluß ein Vorrath von 95 Kisten. Demnach betrug der Konsum 496 Kisten. Die Preise regulirten von 240 bis 260 Réis pro Pfund oder 14 bis 16 Milréis pro Kiste.

Theer. Einfuhr 1061 Tonnen, welche größtentheils aus Deutschland (Hamburg) bezogen wurden. Es blieb kein Vorrath. Preise: 22 bis 24 Milréis pro Tonne.

Bleiweiß. Vorrath vom Vorjahre: 57 Fässer. Die Einfuhr im Jahre 1880 betrug 592 Fässer und 40 Kisten, fast ausschließlich von England kommend. Der Konsum betrug 514 Fässer und 14 Kisten. Für Englische Waare wurden 20 bis 28 Milréis pro Faß, für Deutsche Waare, die nur wenig zugeführt wurde, 11 bis 16 Milréis pro Faß (jedes Faß 112 Pfund Englisch wiegend) bezahlt.

Pflaumen. Der Vorrath im Anfang des Jahres betrug etwa 40 Kisten, die Zufuhr etwa 340 Kisten, und zwar von Frankreich und den Häfen des Mittelmeeres. Es blieb am Jahresschluß ein Vorrath von etwa 100 Kisten. Der Konsum betrug demnach etwa 280 Kisten, für welche die Preise von 7500 bis 9000 Réis pro Kiste waren.

Mandeln. Einfuhr 215 Fässer und 4 Säcke, theils aus Frankreich, theils aus Montevideo. Es blieb ein ziemlich großer Vorrath von etwa 85 Fässern in erster Hand unverkauft. Der Konsum betrug etwa 140 Fässer. Die Preise regulirten: für Mandeln mit weicher Schale 16 bis 17 Milréis, für solche mit harter Schale 10 bis 15 Milréis pro Arroba. (1 Arroba = 15 Kilogr.)

Reis. Die Zufuhr betrug 29 493 Säcke, von welchen etwa 10 000 küstenweise, der Rest theils von Deutschland (Hamburg), theils von England und kleine Quantitäten von Montevideo kamen. Es verblieb am Jahresschlusse ein Vorrath von etwa 6000 Säcken, so daß der Konsum, unter Hinzurechnung des vom Vorjahre übernommenen Quantums von etwa 4060 Säcken, etwa 27 553 Säcke betrug. Die Preise regulirten von 2800 bis 3200 Réis, und von 4000 bis 4200 Réis pro Arroba für ausgesuchte feine Waare.

Oel von Portugal. Im Berichtjahre wurden 412 Fünftelfässer und 675 Kisten zugeführt. Vom Vorjahre verblieb ein Vorrath von 190 Fünftelfässern und 59 Kisten. Am Jahresschlusse blieben 50 Fünftelfässer und 51 Kisten unverkauft; mithin betrug der Konsum im Berichtjahre 552 Fünftelfässer und 583 Kisten. Preise wie im Vorjahre.

Oel vom Mittelmeer. Einfuhr 3433 Kisten, davon 2868 mit Oel in Flaschen, 565 mit Oel in Blechdosen; ferner 10 Fünftelfässer. Der Konsum, zuzüglich des vom Vorjahre gebliebenen Vorrathes, betrug 2638 Kisten mit Oel in Flaschen, 705 Kisten mit Oel in Blechdosen und 10 Fünftelfässer. Preise von 10 bis 11½ Milréis pro Kiste (enthaltend 1 Dutzend Flaschen), 40 bis 45 Milréis für Oel in Blechdosen und 410 bis 430 Milréis pro Pipe.

Oliven. Einfuhr 356 Fässer und 556 Kisten. Der Vorrath vom Vorjahre betrug 68 Kisten. Die Oliven in kleinen Dosen wurden mit 480 bis 650 Réis, solche in großen Dosen mit 1800 Réis bezahlt; für Portugiesische Oliven in Fässern wurden 1400 bis 3000 Réis, für Spanische 3400 bis 6000 Réis erzielt. Es blieb am Jahresschluß ein Vorrath von etwa 300 Kisten in erster Hand.

Stockfisch. Der Vorrath von 1879 betrug: 147 Kübel und 100 Kisten. Zufuhr im Berichtjahre: 1644 Kübel und 1945 Kisten. Es blieb am Jahresschluß ein Vorrath von 180 Kübeln und 170 Kisten. Preise 15 bis 20 Milréis für Kisten, 23 bis 27 Milréis für Kübel.

Amerikanisches Schmalz. Einfuhr 2000 Fässer und 96 Fäßchen, welche zu 360 und 420 Réis pro Pfund und 8000 bis 8500 Réis pro Fäßchen verkauft wurden.

Harz. Einfuhr 2443 Fässer, nur aus den Vereinigten Staaten von Amerika, welche zu 11 bis 12 Milréis verkauft wurden.

Soda-Asche. Einfuhr 667 Fässer aus England, welche zu 2400 bis 2800 Réis pro Arroba verkauft worden sind.

Steinkohle. Einfuhr 15 224 Tons aus England für den Bedarf der Fabriken und Dampfschiffe. Ferner wurden etwa 300 Tons Schmiedekohle aus Hamburg eingeführt. Die Preise variirten zwischen 26 und 36 Milréis für Dampfkohle und 35 bis 42 Milréis für Schmiedekohle.

Bier. Einfuhr 195 Fäßchen, 5 Tonnen und 6575 Kisten (letztere mindestens je 3 Dutzend Flaschen enthaltend). An dieser Einfuhr ist Deutschland etwa mit einem Drittel betheiligt. Es sind am hiesigen Markt einige Sorten Deutscher Exportbiere vertreten, und das Deutsche Bier genießt, wenn die betreffende Sorte sich durch gleichmäßige gute Aussendungen und reelle Lieferung beliebt gemacht hat, entschieden den Vorzug vor dem Englischen, welches nach und nach in immer kleinerem Maßstabe eingeführt wird. Fast zwei Dritte der ganzen Bierzufuhr bestehen jedoch aus Norwegischem Exportbier, welches hier seit Jahren mit großem Erfolg eingeführt ist und sich einer solchen Beliebtheit erfreut, daß es dem Deutschen Exportbier, selbst bei guter Qualität, schwer wird, dauernd in den Markt zu bringen. Das Norwegische Bier wird hier fast ausschließlich von Deutschland (Hamburg) eingeführt. Der gesammte hiesige Bierkonsum im Berichtjahre betrug, unter Berücksichtigung des vom Vorjahre übernommenen Vorrathes, etwa 290 Fäßchen, 5 Tonnen und 6395 Kisten. Es blieb am Jahresschluß ein Vorrath von etwa 1300 Kisten. Die Preise regulirten von 6500 bis 7800 Réis pro Dutzend Flaschen, 7000 bis 7500 Réis pro Fäßchen und 50 Milréis pro Tonne.

Thee. Einfuhr 467 Kisten. Vorrath vom Vorjahre 140 Kisten. Konsum 493 Kisten. Preise: für schwarzen Thee 1800 bis 2000 Réis, für Haisan-Thee 2400 bis 3000 Réis pro Pfund. Der Markt war stets überfüllt mit diesem Artikel.

Blei. Einfuhr 305 Fässer und 25 Fäßchen, welche geräumt wurden. Preis 25 bis 28 Milréis pro Centner.

Cognac. Einfuhr 2690 Kisten. Der Vorrath von 1879 betrug 900 Kisten. Konsum etwa 2000 Kisten. Preise je nach Qualität.

Weizenmehl. Die Gesammt-Einfuhr betrug 57 259 Fässer und 44 122 Säcke. Davon:

aus den Vereinigten Staaten von Amerika direkt	47 893	Fässer,	10 800	Säcke,
aus Triest direkt	4 706	„	—	„
aus Montevideo, Buenos Aires und anderen Argentinischen Häfen	—	„	15 265	„
aus Chile	—	„	14 877	„
küstenweise vom Norden Brasiliens	4 660	„	3 180	„
zusammen	57 259	Fässer,	44 122	Säcke.

Der Vorrath vom Jahre 1879 betrug:

Amerikanisches Mehl	3769	Fässer,	—	Säcke,
Triester Mehl	2648	„	—	„
Mehl von Montevideo	—	„	6 911	„
zusammen	6317	Fässer,	6 911	Säcke.

Der am Schlusse des Berichtjahres verbliebene Vorrath betrug:

Amerikanisches Mehl	4092	Fässer,	—	Säcke,
Triester Mehl	3244	„	—	„
Chilenisches Mehl	—	„	7677	„
sonstige Qualitäten	—	„	500	„
zusammen	7336	Fässer,	8177	Säcke.

Demzufolge betrug der Konsum von Weizenmehl im Berichtjahre:

Amerikanisches Mehl	48 241	Fässer,	10 800	Säcke,
Triester Mehl	4 110	„	—	„
Mehl von Montevideo, Buenos Aires u. anderen Argentinischen Häfen	—	„	22 176	„
versch. Qualitäten, welche küstenweise eingeführt wurden	3 989	„	2 680	„
Chilenisches Mehl	—	„	7 200	„
zusammen	56 340	Fässer,	42 856	Säcke.

Die Preise regulirten: für Amerikanisches Mehl 21 bis 24 Milréis pro Faß, 9500 bis 11 000 Réis pro Sack; für Triester Mehl 23 bis 27 Milréis pro Faß, für andere Qualitäten 7 bis 10 Milréis pro Sack, je nach den zeitweiligen Marktverhältnissen.

Feigen. Nur 270 Kisten wurden im Berichtjahre zugeführt, jedoch war der vom Vorjahre verbliebene Vorrath so bedeutend, daß der Konsum, etwa 500 Kisten, reichlich gedeckt war. Preise 5500 bis 8000 Réis pro Kiste.

Eisenblech. Der Konsum betrug etwa 1000 Kisten, welche je nach Qualität zu 24 bis 30 Milréis verkauft wurden.

Genever. Einfuhr 4286 Kisten und 5386 Demijohns, zum Theil aus Hamburg. Der Vorrath vom Vorjahre betrug 1237 Kisten. Der Konsum im Berichtjahre betrug 4868 Kisten und 2820 Demijohns, welche zu 4000 bis 10 000 Réis für das Dutzend Krüge und zu 3800 bis 5000 Réis für Demijohns verkauft wurden.

Petroleum. Der Vorrath vom Vorjahre betrug 3195 Kisten und 30 Fässer. Einfuhr im Berichtjahre 8450 Kisten und 300 Demijohns, größtentheils direkt aus den Vereinigten Staaten von Amerika und kleine Partien küstenweise. Der Konsum betrug 9325 Kisten, 300 Demijohns und 30 Fässer. Die Preise regulirten für die Kisten zu 8½ bis 9½ Milréis, für die Fässer zu 40 Milréis. (Jede Kiste enthält 2 mit Patentkrahn versehene Blechdosen von je 5 Gallonen Inhalt.) Es blieb in erster Hand ein Vorrath von 2320 Kisten.

Likör. Vom Vorjahre waren 403 Kisten verblieben; im Berichtjahre wurden 1525 Kisten zugeführt, und am Jahresschluß blieben 242 Kisten vorräthig. Für den Konsum von 1686 Kisten regulirten die Preise je nach Qualität.

Butter. Einfuhr 1478 Kisten und 980 Fässer, welche in kleinen Partien nach und nach mit Dampfschiff im Transit über Rio de Janeiro eintrafen. An dieser Einfuhr ist Frankreich zum überwiegend größten Theil, Deutschland höchstens etwa mit einem Drittel betheiligt. Vorrath vom Vorjahre etwa 500 Kisten und 150 Fässer. Konsum 1440 Kisten und 1095 Fässer, welche zu 2200 bis 2800 Réis pro Kilogramm verkauft wurden. Der Markt war stets sehr reichlich mit diesem Artikel versehen.

Nudeln. Im Berichtjahre wurden 12 101 Kisten, theils von Häfen des Mittelländischen Meeres, theils von Montevideo und küstenweise, eingeführt. Der Vorrath vom Vorjahre betrug 535 Kisten, am Schluß des Berichtjahres blieb jedoch ein Vorrath von 2800 Kisten unverkauft, so daß sich der Konsum auf 9836 Kisten stellt. Für sortirte Nudeln wurden 6 bis 8 Milréis pro Kiste bezahlt.

Nüsse. Einfuhr 275 Säcke, 11 Fässer und 5 Kisten. Vom Vorjahre verblieben 51 Säcke und 5 Fässer. Der Konsum betrug 311 Säcke, 16 Fässer und 5 Kisten. Preise 5500 bis 8000 Réis pro Arroba.

Leinöl. Einfuhr 224 Fässer und 80 Blechdosen, meist aus Hamburg. Vorrath vom Vorjahre: 79 Fässer, 210 Blechdosen und 5 Pipen. Der Konsum im Berichtjahre betrug 259 Fässer, 190 Blechdosen und 5 Pipen. Preise 530 bis 560 Réis pro Kilogramm.

Amerikanisches Tannenholz. Zufuhr: 218 263 Fuß in Stämmen, 61 330 Fuß gewöhnliche Bretter und 300 starke Planken. Vom Vorjahr verblieb ein Vorrath von 50 000 Fuß in Stämmen. Der Konsum betrug im Berichtjahre 230 500 Fuß in Stämmen, welche zu 120 bis 140 Réis pro Fuß verkauft wurden, 20 000 Fuß Bretter und 150 Planken, welche 300 bis 400 Réis pro Fuß erzielten.

Rosinen. Einfuhr 1617 ganze Kisten, 70 halbe Kisten, 60 Viertelkisten und 711 Ballen, theils aus Portugal, theils küstenweise und aus Montevideo. Am Jahresschluß verblieb ein Vorrath von 298 ganzen Kisten und 147 Ballen. Preise 6200 bis 7000 Réis pro Ballen und Kiste (durchschnittlich je eine Arroba enthaltend).

Käse. Einfuhr 649 Kisten, theils aus Hamburg, theils aus England, in kleinen Partien per Dampfer kommend. Der Markt war am Jahresschluß ziemlich geräumt. Die Abnahme der Einfuhr ausländischen Käses läßt sich aus der Zunahme der eigenen Produktion in der Provinz erklären, wenn auch die hier angefertigte Qualität bei weitem noch nicht der ausländischen Waare gleichkommt. Preise für ausländische Waare, je nach Qualität, 1800 bis 3600 Réis pro Käse.

Salz. Gesammt-Einfuhr: 504 412 Alqueires von 40 Litern, davon 389 732 Alqueires direkt, 114 680 Alqueires küstenweise. Die direkten Zufuhren kamen:

aus Cadiz	269 512	Alqueires,
„ Lissabon	66 900	„
„ Villa Real	4 060	„
„ Porto	7 360	„
„ Setubal und Kap Verde	41 900	„
zusammen	389 732	Alqueires.

Die Zufuhren waren im Vorjahr zu bedeutend im Verhältniß zum Konsum gewesen, so daß am Anfang des Berichtjahres ein beträchtlicher Vorrath vorhanden war. Dadurch ist es erklärlich, daß im Berichtjahre nur 504 412 Alqueires, gegen 671 219 Alqueires im Vorjahre (Zeitraum vom 1. Dezember 1878 bis 30. November 1879), zugeführt wurden. Aus demselben Grunde waren auch die Preise im Anfange des Berichtjahres niedrig, da überdies die Viehschlachtungen sehr zurückblieben. In den Monaten Januar bis März wurden für

Cadiz-Salz 800 bis 850 Réis pro Alqueire bezahlt, als aber in den Monaten April bis Juni ein größerer Bedarf in Folge der umfangreicheren Viehschlachtungen eintrat und wenig Zufuhren eintrafen, hob sich der Preis nach und nach von 1000 auf 1400 Réis pro Alqueire. Bald darauf in genügendem Maße eingetroffene Zufuhren bewirkten jedoch schnell ein Sinken des Preises, und derselbe war in den letzten Monaten des Berichtjahres zwischen 1000 und 1100 Réis pro Alqueire für bestes Cadiz-Salz.

Sardinen in Blechdosen (in Oel). Zufuhr 1233 Kisten. Preise zwischen 260 und 340 Réis pro Dose. Es blieben 339 Kisten unverkauft.

Soda. Einfuhr 170 große Blechdosen und 65 Fässer, theils aus Hamburg, theils aus England. Konsum 128 Dosen und 65 Fässer. Preise 4000 bis 4800 Réis pro Arroba.

Stearinlichte. Zufuhr 3837 Kisten, meist küstenweise. Konsum 3295 Kisten. Es blieben 1342 Kisten vorräthig. Preise 440 bis 520 Réis pro Packet.

Fensterglas. Zufuhr 2034 Kisten, meist aus England. Konsum 1984 Kisten. Preise zwischen 10 und 11½ Milréis pro Kiste.

Essig. Zufuhr 1060 Demijohns, 142 Fünftelfässer, 12 Zehntelfässer, 7 Viertelfässer, 4 Pipen, 40 Fässer und 20 Kisten, theils küstenweise, theils aus Hamburg und Portugal. Die Fässer wurden zu 90 bis 120 Milréis pro Pipe, die Demijohns zu 1200 bis 1800 Réis verkauft.

Wein von Lissabon. Zufuhr 328 Pipen, 8162 Fünftelfässer, 269 Zehntelfässer und 977 Kisten. Preise pro Pipe für Prima-Qualität 260 bis 280 Milréis, für Sekunda-Qualität 240 bis 250 Milréis. Für Weißwein wurden 250 bis 270 Milréis pro Pipe bezahlt. Es blieben 136 Pipen, 2495 Fünftelfässer und 60 Zehntelfässer vorräthig.

Wein von Porto. Zufuhren 36 Pipen, 4163 Fünftel, 1952 Zehntel, 315 Zwanzigstel, 56 Viertel, 67 Achtel, 96 Oxhoft und 6772 Kisten. Preise zwischen 250 und 600 Milréis pro Pipe, je nach Qualität. Es verblieb ein Vorrath von 8 Pipen, 1644 Fünfteln, 615 Zehnteln, 143 Zwanzigsteln, 10 Oxhoft, 33 Achteln und 2809 Kisten.

Wein vom Mittelmeer. (Hierunter ist die Einfuhr aus Barcelona, Genua, Cette und anderen Hafenplätzen des Mittelländischen Meeres zu verstehen.) Zufuhr 1222 Pipen, 7858 Fünftel, 750 Zehntel. Der Markt war stets reichlich versorgt. Preise pro Pipe für erste Qualität Rothwein 220 bis 230 Milréis, für zweite Qualität 200 bis 210 Milréis, für Weißwein 215 bis 230 Milréis. Es verblieb ein Vorrath von 147 Pipen, 3160 Fünfteln und 100 Zehnteln.

Bordeaux-Wein. Zufuhr 936 Oxhoft, 49 halbe Oxhoft und 10 509 Kisten. Preise 90 bis 120 Milréis pro Oxhoft, 5800 bis 12 500 Réis pro Kiste, auch wohl höher, je nach Qualität. Es blieben 171 Oxhoft und 4429 Kisten unverkauft.

Weine, die küstenweise zugeführt wurden. Zufuhr 24 Pipen, 1590 Fünftel, 247 Zehntel, 225 Viertel, 64 Achtel und 335 Kisten. Preise je nach Qualität und Herkunft. Es verblieb ein Vorrath von 655 Fünfteln, 120 Zehnteln und 64 Achteln.

Sämmtliche Zufuhren von Wein zusammengerechnet, ergiebt dies: 1610 Pipen, 1032 Oxhoft, 49 halbe Oxhoft, 21 773 Fünftelfässer, 3218 Zehntelfässer, 315 Zwanzigstelfässer, 381 Viertelfässer, 121 Achtelfässer und 9093 Kisten Wein verschiedener Herkunft und Qualität. Es verblieb am Jahresschluß in erster Hand ein Vorrath von 291 Pipen, 181 Oxhoft, 7954 Fünftelfässern, 895 Zehntelfässern, 143 Zwanzigstelfässern, 97 Achtelfässern und 7238 Kisten Wein verschiedener Herkunft und Qualität.

Champagner. Es wurden 955 Kisten, je ein Dutzend Flaschen enthaltend, zugeführt. Der Vorrath vom Vorjahre betrug 79 Kisten, der Konsum im Berichtjahre 782 Kisten. Preise, je nach Qualität, von 25 bis 60 Milréis pro Kiste.

II. Nationale Erzeugnisse.

Von den im Brasilianischen Reiche selbst erzeugten Waaren wurden hier eingeführt:

Reis. Zufuhr 4992 Säcke. Der Vorrath vom Vorjahre betrug 535 Säcke. Preis 10 bis 14 Milréis pro Sack. Es blieben 320 Säcke vorräthig.

Zucker. Zufuhr 44 813 Fässer, 12 712 halbe Fässer, 10 781 Viertelfässer, 96 Drittelfässer und 32 802 Säcke. Preise 2800 bis 5400 Réis pro Arroba, je nach Qualität.

Kaffee. Zufuhr 23 131 Säcke. Der Konsum betrug 21 822 Säcke. Preise, je nach Qualität, von 6 bis 12 Milréis pro Arroba.

Kalk. Zufuhr 11 180 Fässer und 3500 Säcke. Preise 2000 bis 2200 Réis pro Faß und 1000 bis 1300 Réis pro Sack.

Caxaça (Brasilianischer Zuckerbranntwein). Es wurden 1869 Pipen und 225 Fünftelfässer zugeführt. Der Konsum betrug, einschließlich des vom Vorjahre übernommenen Vorrathes, 1931 Pipen und 225 Fünftel. Preise von 100 bis 118 Milréis pro Pipe, je nach Marktlage.

Industrie.

Den hervorragenden Platz in dieser Richtung nehmen hier die Schlächtereien, die sogenannten Charqueadas, ein, welche Vieh zu Exportzwecken schlachten. Dieselben vertheilen sich in der ganzen Provinz, indem sich mehrere derselben in Jaguarão, Santa Victoria, Camaquam und Rio Grande do Sul befinden; ferner existiren etwa drei Schlächtereien in der Nähe von Porto Alegre. Der wirklich bedeutende Platz, der den Ausschlag giebt, ist jedoch Pelotas, woselbst in der Schlachtzeit stets zwischen 27 bis 31 Schlächtereien arbeiten. Nur die Schlächtereien von Jaguarão arbeiten mit freien Arbeitern, alle anderen mit Sklaven. Der Antheil von Pelotas an den Gesammtschlachtungen mag etwa 80 pCt. des Ganzen sein. Bemerkenswerth ist die von dem Deutschen Handelshause Viuva Claussen und Komp. angelegte Schlächterei Namens Paredão, am gleichnamigen Orte in der Nähe der Stadt Cachoeira am Ufer des Flusses Jacuhy (Konsulatsbezirk Porto Alegre) belegen. Diese Charqueada soll mit sehr vollkommenen Einrichtungen ausgestattet sein und vorzüglich arbeiten, auch in Bezug auf Quantität nach hiesigen Begriffen bedeutend viel verarbeiten. Es ist bedauerlicher Weise unmöglich, Näheres über die ebengenannte Schlächterei, welche einen interessanten und kühnen Versuch machte, bedeutende Verbesserungen von einschneidender Bedeutung einzuführen, anzugeben, da über die Art der Neuerungen, über die Wirksamkeit und Arbeit der Schlächterei keinerlei Aufklärungen an die Oeffentlichkeit gelangen. Eine andere Schlächterei, erheblich kleiner als die von Paredão, ist versuchsweise in der Nähe von Porto Alegre am Ufer des Flusses Guayba angelegt worden zu dem Zweck, das Vieh einiger Distrikte zu schlachten, welches bisher der großen Entfernung wegen nicht nach Pelotas geschafft werden konnte und somit für Exportzwecke nicht mitgezählt wurde.

Im Gegensatze zu dem am La Plata vorherrschenden System der großen Etablissements, vertheilen sich in dieser Provinz die Schlachtungen sehr, wie schon die große Anzahl der Schlächtereien bekundet. Als eine große Charqueada ist nach hiesigen Begriffen eine solche zu betrachten, welche in der Schlachtzeit (von Mitte Dezember bis Ende Juni) mehr als 15 000 Stück Vieh schlachtet.

In guten Jahren erreicht ein solche Charqueada auch wohl 18 bis 20 000 Stück Vieh, jedoch giebt es nur wenige solcher Schlächtereien. Das Verfahren in allen Charqueadas besteht darin, daß, nachdem das Vieh in größeren oder kleineren Partien geschlachtet und zerlegt ist, die Häute an Ort und Stelle eingesalzen werden, das Fett ausgekocht und das Fleisch, nachdem es gesalzen, an der Sonne getrocknet wird. Die Einrichtungen sind hier noch sehr primitiver Art im Vergleich zu denjenigen der Schlächtereien am La Plata (dort Saladeros genannt); dennoch ist die hier gelieferte Arbeit von anerkennenswerther Sorgfalt. Ein großer Uebelstand liegt darin, daß die Kessel und Vorkehrungen zum Fettauskochen nach altem System sind, wodurch unnütze Kosten entstehen und der Ertrag geschmälert wird.

In Pelotas existirt ferner eine sehr vollkommen mit allen Maschinen und Einrichtungen der Neuzeit ausgestattete Fabrik für Bereitung von künstlichem Guano; auch stellt dieselbe Knochenmehl und Knochenschrot her. Das Material für diese Fabrikate liefern die Schlächtereien, bezw. die Abfälle bei den Schlachtungen, welche nach jeder Schlachtung durch von kleinen Dampfern geschleppte Fahrzeuge von den Schlächtereien abgeholt werden. Der Besitzer dieser Fabrik, ein Deutscher, hat von der Brasilianischen Regierung alleiniges Privilegium auf die Ausbeutung des bezeichneten Industriezweiges, und die erzeugten Artikel dürfen nur durch ihn exportirt werden.

Eine andere bedeutende Fabrik ist die Wollweberei der Firma Rheingantz und Comp. in dieser Stadt. Diese ebenfalls mit allen Maschinen und Verbesserungen der Neuzeit eingerichtete Fabrik (mit Dampfbetrieb) verarbeitet zum überwiegend größten Theil hiesige Wolle, und zwar namentlich grobe, genannt Creoula-Wolle, und verfertigt daraus mittelst der Prozesse des Waschens, der Kardätschung, der Spinnerei und Weberei, Färberei und Appretur wollne Decken, grobe Wollstoffe (Baëtas) und andere grobe Stoffe in allen Farben und Mustern. Die Fabrik vereinigt in sich nahezu 100 Maschinen und Apparate und beschäftigt täglich etwa 130 freie Arbeiter.

Unter mehreren kleineren Licht- und Seifenfabriken, welche sich hier und in Pelotas befinden, verdient sodann die in letzterer Stadt errichtete Licht- und Seifenfabrik der Firma F. C. Lang und Comp. der Erwähnung, welche sich eines sehr guten Rufes erfreut und Fabrikate von ausgezeichneter Güte liefert. Die Fabrik arbeitet ebenfalls mit allen Verbesserungen und Maschinen der Neuzeit. Das Material zur Verarbeitung liefern naturgemäß die Schlächtereien.

Außer einigen Bierbrauereien hier und in Pelotas, einigen Wagenfabriken in Pelotas und einigen Hutfabriken hier und in Pelotas sind dann nur noch die hiesigen Gerbereien einer Erwähnung werth, doch sind auch diese bis jetzt noch recht unbedeutend. Für diesen Industriezweig wäre hier sonst ein gutes Feld, da einerseits Häute von allen Qualitäten und relativ wohlfeil zu haben sind, andererseits die Rinde der Araça-Bäume, welche hier in der Provinz wild in überaus großer Menge wachsen, einen vorzüglichen Gerbstoff liefert. Bis jetzt aber arbeiten die vorhandenen Gerbereien nur für den theilweisen Bedarf des Kaiserreiches, nicht für den überseeischen Export, und sie beschränken sich auch darin noch hauptsächlich auf Verarbeitung der leichteren Häute für Oberleder.

Ausfuhr.

Ausfuhr im Kalenderjahre 1880.

Naßgesalzene Ochsen- und Kuhhäute:		
Nach Europäischen Häfen	412 860	Stück,
„ den Verein. Staaten von Amerika	12 458	„
zusammen ...	425 318	Stück.
Trockene Ochsen- und Kuhhäute:		
Nach Europäischen Häfen	72 947	Stück,
„ den Verein. Staaten von Amerika	305 501	„
„ dem Norden Brasiliens:		
mit Segelschiff	2 728	„
„ Dampfschiff	2 700	„
zusammen ...	383 876	Stück.
Naßgesalzene Pferdehäute:		
mit Segelschiff	21 597	Stück,
„ Dampfschiff	120	„
zusammen ...	21 717	Stück.
Ochsen- und Kuhhörner	807 830	Stück,
Hornpeddige	825 781	„
Pferdehaar	372 800	Kilogramm,
Wolle	370 364	„
Rindertalg	1 974 255	„
Rinderschmalz	2 261 595	„
Getrocknetes Rindfleisch	25 396 460	„
Knochenasche	6 122	Engl. Tons zu 2000 Engl. Pfd.
Häute-Abfälle	263 858	Kilogramm,
Herva maté (Paraguay-Thee)	5	Schiffsladungen,
Mandioca-Mehl	29	„
Tabak	9	„
und mit Dampfschiff	2 442	Ballen,
zusammen etwa	2 300 000	Kilogramm,
Künstlicher Guano von Thierabfällen	730	Engl. Tons zu 2000 Engl. Pfd.
Knochenmehl	130	„ „ „
Knochenschrot	200	„ „ „
Achatsteine	517	Fässer,
Rinderzungen	?	

Ueber einige der oben verzeichneten Ausfuhrartikel mögen die nachstehenden Erläuterungen folgen:

Naßgesalzene Ochsen- und Kuhhäute werden von den Schlächtereien geliefert. Die Haut wird sofort nachdem sie abgezogen in eine starke Salzlauge gebracht, welche alle in der Haut enthaltene Feuchtigkeit herauszieht. Nach Beendigung dieses Prozesses bleiben die Häute, fast ganz mit Salz bedeckt, mit großer Sorgfalt ausgebreitet und zu großen Haufen aufeinander gelegt, wochenlang liegen, bis sie verladen werden. Im Schiff werden die Häute neuerdings eingepökelt. Auf diese Weise behandelte Häute bewahren ihre ganze Frische. Europa ist der Hauptkonsument dieser Häute.

Trockene Ochsen- und Kuhhäute sind solche, die im ausgespannten Zustand an der Sonne getrocknet sind. Am Verschiffungsort werden dieselben mit einer arsenikhaltigen Mischung vergiftet und in solchem Zustand verladen. Diese Häute werden meist nach den Vereinigten Staaten von Amerika versandt.

Wolle. Feine Wolle kommt hier wenig vor. Der überwiegend größere Theil besteht aus der groben sogenannten Creoula-Wolle, die fast nur nach den Vereinigten Staaten von Amerika versandt wird.

Rindertalg und Rinderschmalz. Im Gegensatze zu dem am La Plata befolgten System trennt man hier in den Schlächtereien Talg von Schmalz (tallow und grease). Die nördlichen Brasilianischen Märkte konsumiren fast die ganze hiesige Produktion, so daß von diesen Artikeln wenig überseeisch exportirt wird.

Getrocknetes Rindfleisch wird in den Schlächtereien bereitet und nach Rio de Janeiro, Bahia und Pernambuco versandt. Man hat Versuche gemacht, diesem Fleisch auf Europäischen Märkten Eingang zu verschaffen, und namentlich wurden von Frankreich aus Versuche in dieser Richtung angestellt, jedoch mit ganz negativem Erfolge. In den letzten Jahren waren die Preise sehr hoch und wurde den Schlächtereien oft bis 6000 Réis pro Arroba = 15 Kilogramm, also ungefähr 80 Pfennige pro Kilogramm, bezahlt.

Knochenasche. Die hiesige Waare ist sehr gesucht und wurde in letzter Zeit auch stark nach Nordamerika ausgeführt.

Achatsteine werden im Norden der Provinz gefunden und ohne Ausnahme nach Deutschland exportirt.

Rinderzungen. Ueber diesen Artikel ist keine Statistik zu führen. Die Zungen werden in trockenem Zustand verkauft und verladen Außerdem arbeitet in Pelotas ein Englisches Handelshaus, welches Rinderzungen für Exportzwecke präparirt und in Blechdosen verpackt, jedoch fehlen uns nähere Angaben über den Erfolg dieses Unternehmens.

Die Ausfuhr von Schlächterei-Produkten erlangte im Jahre 1880 nur eine mittelmäßige Bedeutung und lieferte unerfreuliche Resultate für die Exporteure, da die Konjunkturen verkannt und hier übertrieben hohe Preise bezahlt wurden. In den ersten Monaten des Jahres waren die Zufuhren in Folge großer Trockenheit gering, die Monate März, April und Mai brachten jedoch große Massen Vieh aus dem Innern heran; dagegen hörten die Zufuhren wieder früher auf, als sonst durchschnittlich der Fall zu sein pflegt. Die Schlachtperiode blieb weniger als mittelgroß sowohl in Bezug auf den Zeitraum, als auch auf das Quantum des geschlachteten Viehes. Man ist über den Viehstand der Provinz, über die Frage, ob derselbe ab- oder zunimmt, sehr verschiedener Meinung, und es ist bei der Art, wie hier die Viehzucht betrieben wird, fast unmöglich, ein treffendes Urtheil darüber abzugeben. An eine Zunahme glauben wir nicht. Die großen Grundeigenthume und Besitzungen (estancias) werden stetig durch Erbtheilung verkleinert, und die Viehzucht nach hiesiger Manier eignet sich nicht für kleine Besitzungen. Auch wird in manchen Distrikten der Boden schlecht, so daß das Vieh dort nur schlechte Nahrung findet; dagegen nimmt in anderen Distrikten die Viehzucht bedeutend zu, namentlich in einigen Theilen des Hochlandes im Norden der Provinz.

Die trockenen Häute gaben ebenfalls kein günstiges Resultat für die Exporteure, obgleich die Nordamerikanischen Häutemärkte sich fester hielten, als die Europäischen.

Der Tabaksbau nimmt erheblichen Aufschwung in der Provinz, und die Qualität des erzeugten Tabaks bessert sich von Jahr zu Jahr. Zu rügen ist nur, daß diese Kultur nicht mit größerer Sorgfalt gepflegt wird. Im Jahre 1880 war wieder die Französische Regie der weitaus größte Käufer der hiesigen Tabaksernte.

Schlimm für die Entwickelung des Landes und besonders der Provinz Rio Grande do Sul sind die hohen Ausfuhrzölle. Man bezahlt hier 9 pCt. auf den Taxwerth der verschiedenen Ausfuhrartikel an das Zollamt (Centralregierung) und ferner 3⅜ pCt. an die Rentämter der Provinz; von Mitte des Jahres 1881 an wird man an letztere 4½ pCt. zu zahlen haben. Für eine Provinz, welche so wie so schon einen so übermächtigten Konkurrenten hat, wie Montevideo es ist, wo fast dieselben Artikel exportirt und bedeutend niedrigere Ausfuhrzölle bezahlt werden als hier, ist ein solches Zollsystem schlimm und kann nur hemmend auf die Entwickelung einwirken.

Vergleichende Tabelle der Ausfuhr (mittelst Segelschiffe allein) von ungegerbten Viehhäuten in der Periode vom 1. Januar bis 30. Dezember 1880, gegen einige vorhergegangene Jahre:

Jahr.	Gesalzene Häute. Nach Europa.	Gesalzene Häute. Nach den Vereinigten Staaten v. Amerika.	Trockene Häute. Nach Europa.	Trockene Häute. Nach den Vereinigten Staaten v. Amerika	Zusammen.
1880 ...	434 457	12 458	72 947	305 501	825 363
1879 ...	452 036	14 546	147 247	412 305	1 026 134
1878 ...	464 093	18 944	160 838	251 918	896 793
1877 ...	415 354	1 605	139 142	337 620	893 721
1876 ...	441 378	6 822	166 593	263 241	878 034
1875 ...	473 986	—	193 272	223 558	890 816
1870 ...	439 710	89 120	185 502	412 176	1 126 508

Ausfuhrzoll.

Vergleichende Tabelle der Einnahme des Zollamtes von Rio Grande do Sul für Ausfuhrzölle in den Jahren 1877 bis 1880 (Provinzial-Abgaben nicht inbegriffen):

Jahr.	Betrag in Réis:	Betrag in Mark (zum Kurse von 500 Réis für die Mark).
1877	443 566,938	887 133,88
1878	365 464,502	730 929,00
1879	354 093,127	708 186,25
1880	466 162,702	932 325,40

Schifffahrt.

Schiffsbewegung an der Barre von Rio Grande do Sul im Kalenderjahre 1880.

Schiffsankünfte.

Nationalität.	Anzahl der Schiffe.	Raumgehalt. Reg.-Tonnen.
Brasilianische[1]	279	89 048
Britische	79	14 355
Deutsche	56	9 742
Portugiesische	48	9 225
Niederländische	35	6 604
Dänische	28	4 444
Norwegische	27	4 855
Argentinische[2]	18	4 122
Schwedische	15	2 618
Spanische	13	1 481
Französische	7	1 253
Amerikanische	6	1 261
Italienische	6	1 099
Oesterreichisches	1	257
Costa Ricanisches	1	202
zusammen	619	150 566

[1]) Die große Zahl der Brasilianischen Schiffe stellt sich dadurch zusammen, daß darunter ungefähr 130mal die Ankunft der 6 Küsten-dampfschiffe verzeichnet ist, welche zwischen Rio de Janeiro und Montevideo fahren und Hin- und Rückfahrt in etwa 30 Tagen zurücklegen. Dieselben laufen den hiesigen Hafen sowohl auf der Hinfahrt, als auf der Rückfahrt an.

[2]) Unter der Ankunft der verzeichneten 18 Argentinischen Schiffe ist nur die jedesmalige Ankunft des Argentinischen Dampfschiffes „Montevideo" zu verstehen, welches zwischen Montevideo und Porto Alegre über Rio Grande und Pelotas fährt und diese Hin- und Rückfahrt in etwa 20 Tagen bewerkstelligt.

Schiffsabgänge.

Nationalität.	Anzahl der Schiffe.	Raumgehalt. Reg.-Tonnen.
Brasilianische	283	89 662
Britische	82	14 159
Deutsche	55	9 223
Portugiesische	53	10 154
Niederländische	40	6 973
Norwegische	31	5 349
Dänische	25	3 991
Argentinische	18	4 122
Amerikanische	11	2 152
Schwedische	11	1 802
Spanische	7	897
Französische	4	745
Italienische	3	595
Oesterreichisches	1	257
zusammen....	624	150 081

Im Berichtjahre liefen 53 Deutsche Fahrzeuge (nur Segelschiffe) im Hafen von Rio Grande do Sul ein, von welchen 1 in Ballast und 2 leer. Von denselben gingen im nämlichen Jahre 46 wieder aus, von welchen 11 in Ballast, die meist für nördliche Häfen Brasiliens aus dem Markt genommen waren, um Zucker zu laden. Am Jahresschluß befanden sich 7 Deutsche Schiffe im Hafen.

Aus Deutschland (Hamburg) kamen 10 Deutsche und 26 nichtdeutsche Segelschiffe, von letzteren: 15 Niederländische, 7 Dänische, 1 Britisches, 3 Norwegische, sämmtlich mit Stückgütern beladen, von denen einige hier nur einen Theil der Ladung löschten und mit dem Reste der Ladung nach Porto Alegre weiter segelten.

Nach Deutschen Häfen direkt hat im Berichtjahre nur ein Schiff fremder Nationalität hier ausklarirt, nämlich das Niederländische Segelschiff „Persa" nach Hamburg. 96 Schiffe verschiedener Nationalität, mit hiesigen Produkten beladen, klarirten hier nach Queenstown, Falmouth und dem Kanal für Order aus. Von diesen Schiffen werden, wie in früheren Jahren, viele nach Deutschen Häfen beordert und daselbst entlöscht worden sein, jedoch läßt sich von hier aus nicht bestimmen, wie viele Schiffe und welche dies sind. (Aus diesem Grunde stehen uns über den direkten Ausfuhrhandel von hier nach Deutschland keine Anhaltspunkte zu Gebote, man darf aber annehmen, daß Deutschland in recht bedeutendem Maßstabe bei dem hiesigen Ausfuhrhandel betheiligt ist.)

Sehr große Schwierigkeiten bot auch im verflossenen Jahre die Barre dieser Provinz, welche selbst leicht geladenen Schiffen mit dem geringen Tiefgang von 10¾ bis 11 Fuß (Englisches Maß) wochenlang den Uebergang verwehrte. Die Klagen und Reklamationen des Handels über die Unzulänglichkeit des Materials für den schweren Dienst auf und an der Barre blieben leider erfolglos. Das vorhandene Material ist alt und ungenügend, und sehr oft ist es daher unmöglich, die Sondirungen vorzunehmen, indem kein passendes Fahrzeug zur Verfügung ist. Flaggenboote und Rettungsboote und sonstige zum Dienst an der Barre verwandte Fahrzeuge sind unbehülflich und schwer und demnach nicht Vertrauen einflößend; auch die Zahl der Lootsen und sonstigen Mannschaften ist ungenügend. Die Befehlshaber an der Barre sind stets Offiziere der Kaiserlichen Kriegsmarine; dieselben haben wohl den besten Willen, die Zustände an der Barre zu bessern, können aber nichts auswirken, da ihnen das Material fehlt. Ob die Barre überhaupt durch irgend welche Arbeiten zu verbessern, ist eine noch ungelöste Frage und wird es auch wohl bleiben. In ihrem jetzigen Zustand hängt sie ganz von Wind und Wetter ab. Der Kanal der Barre ist in stetiger Veränderung begriffen, sowohl in Bezug auf Tiefe und Breite, als auch auf Direktion. Gegenwärtig muß man anrathen, Schiffe nicht über 11 Fuß (Englisches Maß) Tiefgang zu beladen.

Von den im Berichtjahre in unserem Bezirk stattgehabten acht Schiffbrüchen und Kondemnationen sind diesmal ausnahmsweise nur zwei direkt den Gefahren der Barre zur Last zu legen, und selbst bei diesen bleibt es noch zweifelhaft, wen die eigentliche Schuld trifft.

Das Frachtgeschäft war im verflossenen Jahre durchschnittlich wenig lohnend; die Frachten hielten sich im Anfange des Jahres auf 30 Schillingen Sterling pro Ton Salzhäute nach dem Kanal für Order, bezw. 20 Schillingen Sterling pro Ton für Knochenasche. Im April hoben sich die Frachten etwas, und im Mai wurden einige Schiffe zu 42 Schillingen 6 Pence bis 45 Schillingen pro Ton für Salzhäute nach dem Kanal für Order befrachtet. Im Juni machte sich aber schon ein Rückgang bemerkbar, und in den letzten Monaten des Jahres regulirten nominell die Frachtsätze von 30 bis 32½ Schillinge Sterling pro Ton für Produkte nach dem Kanal für Order.

X.]

Buenos Aires.

Die Deutschen Exportinteressen in Argentinien.

Nicht leicht wird ein überseeischer Markt sich vergleichen lassen mit Buenos Aires, nicht allein hinsichtlich der Konsumfähigkeit für Europäische Artikel im Allgemeinen und eines entsprechend großen Umsatzes in denselben, sondern auch bezüglich der dominirenden Stellung der dort etablirten Deutschen Handlungshäuser und des überwiegenden Antheiles, welchen sie sich an diesem Umsatz zu erwerben gewußt haben.

Die Nordamerikanischen Plätze sind als Importcentren Europäischer Waaren nach und nach durch ihre eigene Industrie in die zweite Linie gedrängt worden, und das große Brasilianische Emporium Rio de Janeiro, das allerdings gleichfalls ein großes Hinterland zu versorgen hat, kann keinen so großen Umsatz aufweisen, weil die arbeitenden Klassen jenes Landes, fast durchgängig Sklaven, als Konsumenten wenig oder gar nicht in Betracht kommen.

Der Aufschwung Argentiniens datirt vom Anfang der fünfziger Jahre, wo mit dem Sturze des Generals Rosas zuerst Bürgschaft für den inneren Frieden gegeben wurde. Letzterer ward zwar hier und da unterbrochen, jedoch nur vorübergehend und ohne der Landesproduktion, insbesondere der Hornvieh- und Schafzucht, tiefe Wunden zu schlagen.

Gefährlicher als die schwankende politische Lage des Landes war für Argentinien die Handelskrisis der Jahre 1873 bis 1878. Durch die großartigen Verkehrsmittel der Neuzeit, insbesondere unterseeische Telegraphenverbindungen und die rasche Entwicklung der transatlantischen Dampfschifffahrt, waren dem Kaufmann schneidige Instrumente in die Hand gegeben, welche derselbe noch nicht mit voller Geschicklichkeit zu führen verstand. Hier wie drüben hatte sich der Kaufmann theilweise auf eine unsolide Basis gestellt. Die Folge waren zahlreiche Fallimente in den Jahren 1873 und 1874. Dadurch wurde der Kaufmannsstand von den unsolideren Theilen gesäubert, der übrigbleibende bessere Theil verfuhr mit mehr Vorsicht, und Zeit wie Erfahrung führten zu einer zweckmäßigen Handhabung der neuen Verkehrsmittel.

Daß nun die während der letzten Jahrzehnde sich vollziehende Geschäftsvermehrung in Buenos Aires vor Allen dem Deutschen Handelsstande zu Gute kam, ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, deren erste und vielleicht wichtigste die Tüchtigkeit der Personen und die Elasticität der Deutschen Industriellen sein dürfte, kraft welcher diese dem Landesgeschmack und seinen speziellen Bedürfnissen sich anzuschmiegen verstehen. Wie sehr letzteres der Fall ist, geht schon daraus hervor, daß das Hauptgeschäft von Manchester nach Buenos Aires sowohl drüben wie hier in Deutschen Händen sich befindet und anerkannter Weise z. B. die beliebtesten Marken von Prints (Kattunen) durch Deutsche hier eingeführt werden.

Der Deutsche Kaufmann sah sich, da die Deutschen Waaren sich erst langsam einen Markt schufen, in erster Linie auf fremde Waaren angewiesen, aber er lernte diese, besonders Englische und Französische, besser verstehen, als zum Theil Engländer und Franzosen selbst; und auch später, als Deutsche Waaren in die Konkurrenz eintraten, beschränkte sich der Deutsche Kaufmann nicht auf die heimische Waare, er blieb Kosmopolit, das heißt bediente sich derjenigen Produkte welche den höchsten Gewinn abwarfen, während z. B der Engländer sklavisch am Hergebrachten haften blieb.

Daß nun aber außer dem Deutschen Kaufmann auch die Deutsche Waare am La Plata verhältnißmäßig schnell festen Fuß faßt, ist zum großen Theil dem Umstand zuzuschreiben, daß das Kontingent junger Kaufleute, das seit den Zwanziger Jahren von Deutschland aus nach dem La Plata geliefert ward, nicht ausschließlich den Hansestädten entstammt.

Am Rio de la Plata zeigte sich seit der Unabhängigkeitserklärung die ebenso erfreuliche als leider seltene Erscheinung, daß Deutsche Binnenstädte hiesige Landesprodukte direkt einkauften und daher für alle Zeiten Wurzeln hier schlugen. Der Umstand, daß die großen Gerbereien am Rhein und an der Mosel starken Bedarf an Rindshäuten bester Gattung halten, veranlaßte unternehmende Häuser in Köln, Trier ꝛc. zu direkten Bezügen durch eigene Agenten, und da die großen Mittelpunkte Deutscher Industrie den genannten Deutschen Binnenmärkten nahe liegen und in vielfacher Beziehung zu denselben stehen, so war nichts natürlicher, als daß auch von letzteren junge Kaufleute nach Buenos Aires auswanderten und dort als Pioniere vaterländischer Industrie thätig waren.

Antwerpen und Rotterdam waren die Speditionsplätze für obengenannte Geschäfte, und der Aufschwung, namentlich des ersteren, ist zum großen Theile der Thatsache zuzuschreiben, daß das Häutegeschäft sich dorthin gewöhnte und später auch die Einfuhr der La Plata-Wolle in demselben Geleise ihren Weg fand, leider meistens als Proper-Geschäft, da das auch diesen Artikel konsumirende Deutsche Hinterland es vernachlässigte, den vortheilhafteren direkten Verkehr anzubahnen und auszubeuten. Erst in den letzten Jahren haben die Hansestädte den Anfang gemacht, Wolle von Buenos Aires zu beziehen, aber die Routine, der große Faktor bei kaufmännischen Berechnungen, ist und bleibt Antwerpen vorwiegend günstig.

Aus diesen kurzen Andeutungen geht schon hervor, daß es für den Rio de la Plata — und für andere überseeische Märkte wird Aehnliches gelten — ungemein schwierig sein wird, den Begriff „Deutscher Handel" zu definiren. Denkt man dabei vorwiegend an die Nationalität der hiesigen Häuser, an die importirten Waaren, an die Konsumenten hiesiger Produkte, an die Flagge? Alle diese Gesichtspunkte fließen zusammen. Wie hervorgehoben, spielen die „Deutschen Kaufleute" hier die erste Rolle. Auf eine Kolonie von noch nicht 3000 Seelen Deutscher kommen gegen 60 Deutsche Häuser, welche den Exporthandel fast ganz, den Importhandel zu seinem wesentlichen Theil an sich gezogen haben, und unter denen die bedeutendste Firma einen jährlichen Umsatz von etwa 150 Millionen Mark aufweist. Aber diese Firmen handeln mit Importartikeln aller Länder, unter welchen die Deutschen bis jetzt nicht die allgemein bevorzugten sind; manche von diesen Häusern stehen mit Frankreich und England in so regem Geschäftsverkehr, daß sie ein gutes Stück Französischen oder Englischen Handels repräsentiren. Der umgekehrte Fall tritt, wie oben angedeutet, selten ein. Franzosen und Engländer handeln an sich nicht mit Deutscher Waare — höchstens der Franzose mit Englischer und der Engländer mit Französischer —; Deutsche Waare findet in diesen Häusern nur Eingang, wenn sie, was allerdings häufig der Fall ist, Französische oder Englische Etiketten trägt. — Ganz in derselben Weise exportiren die hiesigen Deutschen Häuser nur zum geringen Theil direkt nach Deutschland; die Waaren gehen nach England oder besonders, wie schon betont, nach Antwerpen, auch wenn sie für Deutsche Konsumenten bestimmt sind. Der Antwerpener Importhandel kann sonach mit Recht zum großen Theil als Deutscher Handel gelten, nur daß Antwerpen in erster Linie reich dabei wird. Ebenso steht es mit der Flagge. Deutsche Schiffe bringen fremde Waaren, fremde Schiffe bringen Deutsche Waaren. — „Deutscher Handel" ist also hier kein geschlossener Begriff, er ist ein den ganzen Handel durchdringendes und bis zu einem gewissen Grade beherrschendes Fluidum, welches zum Nutzen Deutschlands in festere Bahnen gelenkt zu werden verdient. Wie das möglich ist, muß, insbesondere was die Herstellung eines direkten Verkehrs und etwa die Begründung von großen Deutschen Industrie- und Handelscentren anbelangt, in der Heimath entschieden werden. Das hiesige Urtheil ist nur in einer Beziehung kompetent, und zwar rücksichtlich der Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Waaren und Industrie-Erzeugnisse im Verhältniß zu denen der übrigen Länder, insbesondere Englands und Frankreichs. Es ist dies eine Frage, die noch vor Jahrzehnden gar nicht hätte aufgeworfen werden können, denn die Deutsche Industrie existirte damals für hier noch nicht. Sie arbeitete sich dann schnell empor und glaubte sich, mit Unrecht, ihren älteren Schwestern bald gewachsen, sogar überlegen. Dieser Periode folgte jener traurige und zur Zeit wohl hinlänglich diskutirte Rückschlag, welcher in den negativen Erfolgen der Philadelphia-Ausstellung seinen Gipfelpunkt fand; — heute hat wieder die Besonnenheit und unbefangene Anschauung die Herrschaft gewonnen.

Die Deutschen Waaren, welche bis jetzt nach dem La Plata kommen, zerfallen in folgende Kategorien:

1) Manufakturwaaren, und zwar
   a. Seidenwaaren,
   b. Wollwaaren,
   c. Baumwollwaaren,
   d. gemischte und Bandwaaren.
2) Eisen- und Kurzwaaren, sowie Mercerie-Artikel im Allgemeinen.
3) Kolonial-Artikel und einschlagende Industrie-Erzeugnisse (Articulos de Almacen).
4) Farbwaaren, Droguen.
5) Goldwaaren.
6) Holz, Steinkohle und Frachtgeschäft in Spanischem Seesalz.
7) Schuh-, Hut- und sonstige diverse Waaren.

Hinsichtlich dieser Waarenkategorien sind nun zahlreichen kommerziellen Autoritäten in der Argentinischen Republik, inklusive Paraguay, die folgenden Fragen vorgelegt worden:

a. Welche Sorten — der respektiven Waaren — kommen von Deutschland und von welchen Plätzen?

b. In welchen Sorten kann die Deutsche Industrie mit der ausländischen nicht konkurriren?
c. Wie ließe sich diesem Uebelstand abhelfen?
d. In welcher Hinsicht ist der Bezug von Frankreich und England bequemer und rascher?

Die betreffenden Fragebogen wurden an Häuser von wesentlich Deutschem Charakter, sowohl an große wie an kleine, vertheilt, da es hauptsächlich darauf ankam, Urtheile von sachkundigen Persönlichkeiten, ohne besondere Rücksicht auf deren Stellung im Welthandel, einzuholen. Die Maßregel ist von dem hiesigen Deutschen Handelsstand mit lebhafter Befriedigung aufgenommen worden.

In den beifolgenden Anlagen sind die eingegangenen Gutachten ihrem wesentlichen Inhalt nach wörtlich zusammengestellt. Hiervon konnte nicht wohl abgesehen werden, um den Eindruck der Unmittelbarkeit zu wahren.

Das Folgende giebt dann in kurzem, nach dem Schema des Fragebogens geordnetem Resumé die Gesammtresultate der Enquête.

I. Manufakturwaaren.

a. Seidenwaaren.

Die mit Bezug auf diese Branche eingegangenen Gutachten Nr. 1 bis 7 sind nicht sehr ausführlich, da der Deutsche Handel hier in Seidenwaaren sich bisher einen bedeutenden Markt nicht geschaffen hat.

ad 1. Es kommen aus Crefeld, Elberfeld und anderen Orten der Rheingegenden sowohl glatte schwarze wie kouleurte Seidenstoffe, ebenso halbseidene Waare, Foulards, Fantasieplüsche; ferner geringe und Mittel-Sammetwaaren.

ad 2. Hauptkonkurrent der Deutschen Waare ist Frankreich, besonders Lyon. Die Deutsche Waare kann ihrer Qualität nach mit allen Französischen konkurriren (1)[1]). Frankreich dominirt jedoch die Mode (2, 3) und bietet die reichste Auswahl an fertigen Lagern (1). — Dem Französischen Fabrikat voran stehen trotz dessen: Deutscher Sammet, geringe und Mittelklassen (1). — Halbseidene Sammetwaare unübertroffen (1). — Ueber Foulards sind die Stimmen getheilt (2, 4).

ad 3. Die Deutschen Waaren würden besser konkurriren können, wenn die Deutschen Exporteure sich

1) mehr auf Konsignation einlassen (1) und dabei
2) nicht die Fakturen übersetzen (2),
3) dem herrschenden Geschmack sich mehr anpassen (2) wollten.

ad. 4. Der Bezug geschieht via Hamburg, Bremen und Antwerpen ebenso rasch und bequem, wie von England (4).

b. Wollwaaren.

In dieser Branche hat Deutschland sich hier einen bedeutenden Markt erworben, wenn es auch nur in wenigen Spezialfächern dominirend auftritt. Mit Rücksicht auf die Bedeutung dieser Waaren haben mehrere große Deutsche Importhäuser hier und in Rosario, sowie auch das Vicekonsulat in Córdoba, höchst beachtenswerthe Informationen (Gutachten 8 bis 10) gegeben.

ad. 1. Fast aus dem ganzen Deutschen Reich gehen Wollwaaren in bedeutenden Mengen nach dem Rio de la Plata. In erster Linie kommt Sachsen, dann Aachen, Elberfeld, Berlin in Betracht. Aber auch Schlesien, Bayern, Elsaß-Lothringen liefern einen starken Antheil.

Schwarze und farbige Tuche, farbige Buckskins kommen aus Aachen, Lennep, Eupen, Montjoie, Kettwig, Cottbus i. L., Forst i. L., Spremberg, Crimmitzschau, Luckenwalde, Kleiderstoffe aller Art von Sachsen, besonders Glauchau, Meerane, Strumpfwaaren von Sachsen, Ponchos von Aachen, Elberfeld und Sachsen, Castortuche und Düffel von Berlin, Shawls, Fantasieartikel von Berlin, Flanelle von Elberfeld, Hainichen, Hof i. B., Reichenbach, Böhringen, wollne Decken von Calw i. W. und Heidenheim a. d. Brenz (13).

Im Ganzen kommen aber von Deutschland die Waaren geringerer Qualität, soweit die betreffende Kategorie überhaupt verschiedene Qualitäten zuläßt. So insbesondere kommen die geringen Gattungen Tuch aus Sachsen, Mitteltuche aus Aachen, halbwollne Düffel aus Spremberg, halbwollne Tibets aus Elberfeld, halbwollne Flanelle aus Sachsen.

ad 2. Deutschland dominirt in Shawls (8, 9), einfarbigen Flanellen (8) und halbwollnen Flanellen (8). In geringeren Klassen Tuchen nimmt der Deutsche Import in den letzten Jahren ab (8), dagegen hat er sich in billigen Buckskins, besonders farbigen, gehoben (8), nur daß dieselben, verglichen mit Französischem Fabrikat, beim Gebrauch stark eingehen. In Ponchos fängt das Deutsche Fabrikat an, gegen die Englische Konkurrenz aufzukommen (10). — Im Ganzen stellt sich nach diesen Informationen die Konkurrenz mit den übrigen Ländern wie folgt:

England liefert Orleans und Alpaca billiger, ebenso wollne Bettdecken und Bajetas (rother Futterstoff für Gauchos) (9), halbwollne Tibets kommen billiger aus England als aus Elberfeld (8); halbwollne Pelzdüffel liefert Yorkshire wohlfeiler als Berlin (8). In Kleiderstoffen macht England im Vergleich zu Deutschland Fortschritte, für Nouveautés fordert Deutschland zu hohe Preise, was zur Folge hat, daß die Engländer die Muster imitiren (8).

Frankreich dominirt in allen seinen Waaren dieser Kategorie (8), besonders in feinen Buckskins (9), in Merinos und feinen Tibets, sowie feinen Shawls (9, 10), auch gemusterten Kinder- und Frauenstrümpfen (9). Vienne zeichnet sich durch geringe aber dauerhafte farbige Buckskins aus (8). Im Ganzen ist nicht abzusehen, weshalb Deutschland die Konkurrenz mit Frankreich nicht aushalten sollte, da nicht sowohl die Qualität des Materials, als der Geschmack in Betracht kommt.

Belgien leistet auf diesem Gebiet sehr Bedeutendes und macht Frankreich wie Deutschland erfolgreiche Konkurrenz, besonders Verviers in geringen Klassen Tuch (8).

Mähren (Brünn) bringt sich in Mitteltuchen sehr zur Geltung und zeichnet sich besonders durch feine Appretur aus (8).

Norditalien bringt farbige Buckskins und bunte Flanelle, die bei den sehr zahlreichen Italienern guten Absatz finden (8).

ad 3. Durch größere Koulanz und bessere Berücksichtigung des Geschmacks und der Moden müßte Deutschland entschieden auf diesem Gebiet allen anderen Nationen vollkommen ebenbürtig werden (8, 10, 12). Auch ist in dieser Beziehung ein Fortschritt, besonders in Sächsischem Fabrikat, bereits zu erkennen (12). Es wird empfohlen, Deutsche Arbeiter nach Frankreich in die Lehre zu schicken oder Französische Arbeiter in Deutschen Fabriken als Instrukteure zu verwenden (10).

ad 4. Im Ganzen ist der Bezug aus Deutschland nicht unbequemer, als aus anderen Ländern (10), doch bedingen Deutsche Fabrikanten oft eine längere Lieferzeit, als die Englischen und Französischen Konkurrenten (9).

[1]) Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf die laufenden Nummern der einzelnen Gutachten. Die nachstehend in der Nummernfolge ausgelassenen Gutachten sind für unseren Zweck ohne Interesse.

c. Baumwollwaaren.

Hinsichtlich dieser Branche liegen zahlreiche Informationen vor, von denen einige so erschöpfend und eingehend sind (15, 17, 18), daß andere unberücksichtigt bleiben können, und daß auch dieses Resumé, um Wiederholungen zu vermeiden, mit summarischen Andeutungen sich begnügen kann.

ad 1. In Baumwollwaaren liefert Deutschland große Quantitäten nach dem La Plata, hat sich aber noch nicht zu einer dominirenden Stellung aufschwingen können.

Geringe Shawls kommen von Berlin und Sachsen, — Strümpfe, Waffeldecken aus Sachsen, — baumwollner Sammet aus Berlin und Linden bei Hannover, — Hosenstoffe aus der Rheinprovinz (Gladbach), Sachsen und Bayern, — Drucklattune aus dem Elsaß, — Ponchos aus Burtscheid und Elberfeld, — Servietten aus Schlesien und Sachsen.

ad 2. Im Ganzen steht England in der Konkurrenz obenan; nur in Ponchos und Baumwollsammet haben die Deutschen Fabrikate sich ein Uebergewicht über England verschafft. In Kattunen dürfte Deutschland, England gegenüber, gewinnen, seit die Importzölle hier für die von den verschiedenen Ländern kommenden Kattune auf die gleiche Höhe festgesetzt worden sind (16). Unbedingt maßgebend ist aber England in dem wichtigen Artikel der Shirtings (Prints) (17); auf diesem Gebiet schlägt es auch die seit kurzem sich geltend machende Nordamerikanische Konkurrenz (15). Dann siegt England in Waffeldecken (Manchester) (15), sowie in Unterjacken und langen Männerstrümpfen (15, 16). — Frankreich kommt nur in feinen Shawls und Frauenstrümpfen zur Geltung, doch werden seine Artikel verhältnißmäßig bevorzugt, weil die Detailgeschäfte fast ausschließlich in den Händen von Franzosen sich befinden. Böhmen tritt mit feinen Shawls in die Konkurrenz (15), Belgien mit glatten geringen Hosenstoffen (15, 16). Die Deutschen Hosenstoffe gehen in Chile und Bolivien besser, als am La Plata (15).

ad 3. Die Gutachten Nr. 17 und 18 geben in dieser Richtung sehr beherzigenswerthe Aufschlüsse. Die Gründe, welche die mangelnde Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Waaren auf diesem Gebiet bedingen, sind danach im Wesentlichen die Folgenden:

1) Der Deutsche Kaufmann kultivirt dieses Gebiet noch nicht genügend (17).

2) Das Rohmaterial ist in England leichter zu beschaffen (18).

3) Der Deutsche Handel laborirt an schwerfälligen Kreditverhältnissen (18).

ad 4. Gutachten Nr. 17 und 18 bringen sehr zutreffende Notizen über den Schiffsverkehr mit dem La Plata, Nr. 17 speziell auch mit dem mehr im Innern des Landes gelegenen Hafen Rosario de Santa Fé.

d. Gemischte und Bandwaaren.

Da ein großer Theil dieser Waarenkategorie bereits unter den vorigen Rubriken zur Besprechung gekommen ist, so geben die betreffenden Gutachten unter dieser Ueberschrift nur einige ergänzende Bemerkungen.

ad 1. Deutschland ist auf diesem Gebiet nicht dominirend, hat aber ganz bedeutend an Terrain gewonnen. Satins, besonders aus Elberfeld, haben sich den Markt erobert (20), auch Lustres fangen an zu gehen (20), ebenso Phantasiestoffe für Frauenkleider aus Sachsen (21). Satteldecken aus Sachsen haben fast das Monopol (21).

ad 2. England beherrscht den Markt besonders in Lustres (20), in Leinen und Militärtuchen (21). In Phantasiestoffen geht es mit Deutschland und Frankreich gleich (21); in Satins ist es von Deutschland unbedingt überflügelt, doch macht auf diesem Gebiet Belgien erfolgreiche Konkurrenz (20).

ad 3 und 4. Das über diese Fragen unter den vorigen Rubriken Gesagte dürfte auch für diese Branche anwendbar erscheinen.

II. Eisen- und Kurzwaaren, sowie Mercerie-Artikel.

Während Manufakturwaaren en gros in Buenos Aires fast nur von ganz großen Häusern geführt werden, sind die folgenden, hier zu besprechenden Branchen von etwas kleineren Häusern vertreten.

a. Eisenwaaren.

In dieser Branche hat Deutschland gegen früher auf dem hiesigen Markt eine starke Einbuße erlitten, doch ist es mit Erfolg bemüht, das verlorene Terrain wieder zu gewinnen. Andererseits stehen aber in der Eisenbranche der Deutschen Konkurrenz gewisse Hindernisse entgegen, deren Beseitigung auf große Schwierigkeiten stoßen wird, so daß es auf diesem Terrain selbst beim besten Willen nicht möglich sein wird, die Konkurrenz anderer Länder vollkommen aus dem Felde zu schlagen.

ad 1. Solingen und Remscheid sind die hauptsächlichsten Exportplätze in Deutschland. In erster Linie kommen von dort blanke Waffen, dann Federmesser und Scheeren aller Arten, ferner Rasirmesser, Tischmesser und Gabeln, Schlacht-, Gemüse- und Küchenmesser, Dolche ꝛc.

Einen genauen Katalog dieser Waaren nach den betreffenden Produktionsplätzen bringt Votum Nr. 27 und 30.

Ferner ist in neuerer Zeit Deutscher Eisendraht zum Einzäunen der Estancias aufgekommen (29). Endlich hat es eine Berliner Firma verstanden, ihren Feuerwaffen hier ein Terrain zu erobern (29).

ad 2. Deutschland dominirt in blanken Solinger Waffen, so daß z. B. sämmtliche Argentinische Armeebedürfnisse von dort bezogen werden (26). In allen anderen der aufgeführten Solinger—Remscheider Artikel ist Deutschland nur stark in grober oder Mittelwaare, und auch in diesen wird ihm von England und Nordamerika starke Konkurrenz gemacht. England dominirt in feinen Federmessern, besonders durch die Firma Rodgers & Sons (26), doch kommt auch feine Deutsche Waare als Englische auf den Markt. England ist ferner in Rasirmessern Deutschland überlegen (26); auch in anderen Messern hat England Deutschland fast verdrängt, doch ist darin ein Aufschwung Deutscherseits eingetreten (26). Dann aber herrscht England wieder in ganz grober Waare, Schafscheeren ꝛc. aus Sheffield. Auch in Feuerwaffen steht England obenan, doch wird ihm starke Konkurrenz von Belgien (Lüttich) gemacht (26).

Frankreich hat das Monopol für Schlösser (27) und dominirt in feinen Scheeren (26); auch in Rasirmessern (26) sowie in Wagenaxen und Federn ist es Deutschland überlegen (28).

Die Vereinigten Staaten siegen in Aexten (27) und in Waffen mit Holzgriffen (29), sowie in landwirthschaftlichen Maschinen (29); auch Feuerwaffen, besonders solche, welche fabrikmäßig gearbeitet werden, sind mit Erfolg aus Nordamerika zu importiren (29).

So ist die Deutsche Konkurrenz ziemlich eingeengt. Wenn Votum Nr. 31 behauptet, daß Deutsche Eisenwaaren in Asuncion dominiren, so heißt das wohl nur soviel, daß Eisenwaaren dort nur von dem Votanten selbst eingeführt werden und daß diesem der Bezug Deutscher Waare am bequemsten ist.

ad 3. Die Deutsche Konkurrenz hat, wie angedeutet, mit schweren Hindernissen zu kämpfen. Für viele Artikel hat die Beschaffung des Rohmaterials Schwierigkeiten, in anderen sind Fabrikgeheimnisse

maßgebend, dann aber hat sich der hiesige Markt bereits in vielen Zweigen, in denen Deutschland an sich konkurrenzfähig ist, an Fabrikate anderer Nationen gewöhnt und wird davon erst abgehen, wenn Deutschland unter besseren (30) Bedingungen liefert, und das wird dieses schwerlich können. Doch geben die Vota immerhin einige recht beherzigenswerthe Rathschläge.

Vor Allem ist mit der alten Tradition zu brechen, daß jede schlechteste Waare für den hiesigen Markt gut genug sei und daß es lediglich auf Billigkeit ankomme. Diese Zeiten sind vorüber (26). Dann sollten die Deutschen Fabrikanten sich und ihre Agenten und Arbeiter mehr am Auslande bilden, mehr im Auslande studiren, dessen Anschauungen, Formen, Verpackung sich zu eigen machen (26). Deutsche Arbeiter würden in Englischen Fabriken den Englischen „finish" lernen, Deutsche Packer müßten die elegante und sparsame Amerikanische Verpackung studiren (29, 30). Ferner sollten die Deutschen Fabrikanten gerade dieser Branche von der falschen Konsignationstheorie abgehen und feste Verkäufe kontrahiren (30)[1]), wenn sie aber konsigniren, nicht solche Häuser wählen, die den Artikel nicht kennen (26). Ueberhaupt sollten sie mehr direkte Verbindungen suchen und die Agenten möglichst verbannen (30)[2]), vor Allem aber genau nach der Bestellung arbeiten und nicht ihren eigenen Geschmack oktroyiren (30). Endlich wird davor gewarnt, Deutsche Waare mit Pariser und Londoner Stempeln zu versehen; dadurch kommen sie nur in Mißkredit (30). — Vermißt werden für dieses Geschäft ein Centralpunkt für Bestellungen, permanente Musterausstellungen und dergl. (29).

ad 4. In der Beförderungsweise dieser schweren und voluminösen Artikel sind England und Frankreich durch ihr besseres Kanalnetz bei weitem günstiger gestellt, als Deutschland (27). Die Deutschen Eisenbahnfrachten werden für zu hoch erklärt (29), und es wird auf den Uebelstand aufmerksam gemacht, daß nach Solingen wie Remscheid nur Sackbahnen führen.

b. Kurzwaaren. Mercerie-Artikel.

ad 1. Die Menge der in dieses Fach schlagenden Artikel ist eine so große, daß die Aufzählung derselben hier nicht wohl statthaft erscheint; es darf deshalb auf die sehr ausführlichen Aufstellungen in den Gutachten Nr. 32 und 34 verwiesen werden.

ad 2. Die Deutsche Industrie ist in dieser Branche auf dem hiesigen Markt sehr stattlich vertreten, und, wenn auch nicht dominirend, so doch im entschiedenen Fortschritt begriffen. In einigen Artikeln dominirt sie, so insbesondere in Nürnberger Bleistiften (34)[3]); dagegen haben sich z. B. Deutsche Darmsaiten hier gänzlich diskredirt (34). Falsche Bijouterien sind im Aufschwung (33).

Ein Katalog derjenigen einzelnen Artikel, in denen Deutschland nicht konkurriren kann, giebt Votum Nr. 34. Der bedeutendste Konkurrent ist Frankreich, welches besonders in seidenen Bändern Hervorragendes leistet (34), ebenso in feinen Kinderpuppen, während gewöhnliche Puppen besser aus Deutschland bezogen werden. Frankreich ist auch auf diesem Gebiet dadurch gegen alle Konkurrenz besser gestellt, daß es die Mode angiebt (32) — so z. B. in Parfumerien (36) —, ferner dadurch, daß es seine neuen Dessins mit großer Schnelligkeit verbreitet, so daß dieselben auf dem hiesigen Markt zur selben Zeit bekannt sind, wie in Deutschland (33).

Die Schweiz überflügelt die Sächsischen Weißstickereien (33, 34).

Nordamerika liefert die besten Schiefertafeln (35).

ad 3. Die Deutsche Industrie kann auf diesem Gebiet sich ein viel bedeutenderes Terrain erobern, wenn sie mit voller Reellität, aber auch mit Selbstvertrauen vorangeht und sich z. B. der Französischen und Englischen Etiketten ganz enthält. — Der bekannte Vorwurf des „billig und schlecht", welcher auch auf diesem Gebiet den Deutschen Waaren gemacht ist, trifft nach Nr. 34 nicht sowohl den Fabrikanten, als den Besteller. Vor Allem wird aber der Deutschen Industrie zu empfehlen sein, für die Heranbildung intelligenter Arbeiter und die Beschaffung guter Maschinen zu sorgen (32); auch sollten die Leiter der Fabriken die Bedürfnisse und den Geschmack des Auslandes mehr aus eigener Anschauung kennen zu lernen bemüht sein (35).

ad 4. Die Transportbedingungen sind für die Deutschen Waaren nicht ungünstiger, als für die Französischen und anderen Waaren (32). Der Stapelplatz für die Deutschen Waaren ist, in dieser wie mancher anderen Branche, neben Hamburg und Bremen in hervorragender Weise Antwerpen (34), welches auch von den meisten Englischen Dampfern, die nach dem La Plata gehen, angelaufen wird. Sehr lebhaft wird aber darüber geklagt (32), daß die Hamburger und Bremer Dampfer sehr langsam beim Ausladen der Waaren im Hafen von Buenos Aires verfahren, so daß Artikel, welche von Französischen und Englischen Schiffen gebracht werden, oft schon vergriffen sind, ehe die mit Deutschen Schiffen gleichzeitig angekommenen nur ausgepackt werden konnten. Der Tadel trifft in erster Linie den hiesigen Agenten, Remedur kann aber nur durch die Direktorien der betreffenden Gesellschaften erfolgen.

Von Asuncion wird bei dieser Gelegenheit wiederholt die Einrichtung einer direkten Verbindung mit Europa empfohlen (36).

III. Kolonialwaaren etc. (Articulos de Almacen).

Dieses Gebiet umfaßt an sich diejenigen Waaren, welche außerhalb Europas produzirt, aber von Europa nach dem La Plata exportirt werden, nachdem sie zum Theil eine substantielle Veränderung (nicht immer Verbesserung) durch Europäische Fabrikation erfahren. Diesen eigentlichen Kolonialartikeln gesellen sich dann andere, verwandte hinzu, die in Europa selbst produzirt werden. Es kommt also bei diesen Artikeln, wenigstens unter dem hier in Betracht kommenden Gesichtspunkt, weniger auf den Ort der Produktion, als auf den der Verschiffung an. Deutschland nun hat sich seinen sehr beträchtlichen Antheil an diesem Geschäftszweig lediglich durch seine Verschiffungshäfen Hamburg und Bremen erworben, so daß sich sogar sagen läßt, der bedeutende Export von Artikeln dieser Art, besonders Spirituosen und Reis, aus den genannten Häfen hat die direkte Dampfschiffverbindung zwischen denselben und dem La Plata ins Leben gerufen. Dann kommt für den Export Deutscher Produkte dieser Art später natürlich auch Antwerpen als Verschiffungshafen in Betracht.

In dem Gutachten Nr. 43 ist die historische Entwicklung des Deutschen Handels in dieser Branche recht lichtvoll geschildert. — In sämmtlichen hierher gehörigen Gutachten ist der spezifisch Hamburg-Bremischen Anschauungsweise Ausdruck gegeben.

ad 1 bis 3. Die hier zu berücksichtigenden Artikel sind am besten in dem Votum Nr. 43 gruppirt, doch geben auch die anderen Vota werthvolle Ergänzungen.

Spirituosen. Ursprünglich aus den Holländischen und Englischen Kolonien importirt, haben sich die Spirituosen bekanntlich auch in

---

[1]) Für Seidenwaaren z. B. wird dagegen Konsignation empfohlen (1).

[2]) Agenten werden dagegen z. B. für Kolonialwaaren empfohlen (43).

[3]) Fabersche Bleistifte, welche jede Konkurrenz schlagen, sind in Nr. 66 besprochen.

der Europäischen Fabrikation eine bedeutende Stellung erworben. Hamburg hat auf diesem Gebiet, besonders vermöge seines durch die Freihafenstellung begünstigten „Verbesserungsverfahrens", sich hier einen großen Markt gemacht (43). Spirituosen in Demijohns kommen wesentlich aus Hamburg; Holland macht jedoch dem Hamburger Produkt sehr erfolgreiche Konkurrenz (43, 44). Alkohol in Fässern kommt am besten aus den Vereinigten Staaten, so daß in dieser Hinsicht die Deutsche Konkurrenz als ausgeschlossen gelten kann (43).

Neuerdings fängt aber Argentinien an, seinen Schnapsbedarf selbst zu fabriziren, so daß das fremde Produkt bald stark in den Hintergrund gedrängt werden möchte.

Reis kam früher fast nur von Liverpol (43). Jetzt hat sich eine in Bremen „verbesserte" Waare (Arroz de Bremen) starken Eingang verschafft (44).

Raffinirter Zucker. Aus schwer festzustellenden Gründen (43, 44, 45) will es dem feinen Deutschen Zucker nicht gelingen, aufzukommen, derselbe hat sich vielmehr von der Konkurrenz hier ganz zurückgezogen, während er in Chile guten Absatz findet (43). Es konkurrirten bisher fast nur Fabriken in den Freihäfen; der Zollverein hat aus Magdeburg, Braunschweig und Halle wenig geliefert (43). — Frankreich, welches seinen Zuckerexport durch eine Exportprämie schützt (44), steht auf diesem Gebiet oben an, doch schlagen auch Holland und die Vereinigten Staaten das Deutsche Produkt. — Jedenfalls bietet sich aber hier dem Deutschen Export noch ein fruchtbares Feld, denn die Qualität ist selbst der Französischen nicht unterlegen (44).

Auch in diesem Artikel sucht Argentinien (besonders Tucuman) mit steigendem Erfolg, das fremde Fabrikat durch eigenes zu ersetzen.

Bier. Ueber diesen Artikel sprechen die Vota 43, 44, 47 ausführlich. Resultat: Das Deutsche Bier hat das Englische vollkommen geschlagen, wird aber durch einheimisches Fabrikat nach und nach verdrängt.

Malz kommt nur von Deutschland,

Hopfen ebenso, besonders von Straßburg und München.

Tabak und Cigarren. Eine gute Uebersicht über diesen Artikel giebt Votum Nr. 46. Der Tabak von Deutschland (Bremen) beschränkt sich auf Nordamerikanische Sorten (Virginia), kommt aber in gutem Fabrikat und großer Auswahl von Mustern (44). Deutscher Tabak wird fast nur zu Cigarretten verwandt (43, 44).

Tabak aus Tucuman, Paraguay und Brasilien fängt an, dem importirten starke Konkurrenz zu machen.

Thee kommt zum Theil von China direkt (meist in Deutschen Schiffen an Deutsche Häuser) oder in „verbesserter" Form von London.

Stearinlichte. Holland steht an der Spitze, doch scheint Deutschland konkurrenzfähig zu sein. Nr. 43 und 44 widersprechen sich in dieser Beziehung einigermaßen.

Waschblau kommt lediglich aus Deutschland (43).

Amidam (Stärkmehl). Die Vereinigten Staaten dominiren (43).

Seife kommt wesentlich aus Frankreich und Spanien. England und Deutschland kommen dagegen wenig auf (43). Neuerdings beschäftigt man sich in Argentinien selbst in ziemlich reger Weise mit Seifenfabrikation.

Konserven kommen wesentlich aus Frankreich (feine) und England (scharfe) (43). Jedenfalls bietet sich hier für Deutschlands ausgezeichnete Konserven ein gutes Feld.

Zündhölzer. Italien hat zur Zeit jede Konkurrenz geschlagen. Argentinische Fabrikation kommt etwas auf (43).

Papier. England und Vereinigte Staaten dominiren (43).

Klippfisch aus Norwegen (44).

Tauwerk aus Rußland und Manila (44).

Bremer Fliesen (44).

Schmiedekohle (44).

Cement (45) kommt gegen Englisches Fabrikat nicht auf.

ad 4. Diese Frage fällt weg, da der ganze Handel in diesen Artikeln von Bremen und Hamburg abhängt.

IV. Farbwaaren und Droguen.

Dieses Feld dürfte dem Deutschen Handel eine aussichtsreiche Zukunft bieten. Leider wird jedoch zur Zeit die ganze Branche wesentlich von den Italienern beherrscht, welche natürlich Italienische und eventuell Französische Waaren vorziehen (48). Die Deutschen Geschäfte dieser Art, besonders die eigentlichen Apotheken, sind in Buenos Aires wenig zahlreich, aber sehr solid, so daß sie glänzende Geschäfte machen. Im Innern des Landes giebt es verhältnißmäßig viele Deutsche Apotheken.

ad 1. Deutschland liefert besonders Vegetabilien (48), sowie auch verschiedene auf dieses Gebiet bezügliche Zuthaten (50)

ad 2. Deutschland ist in den meisten Artikeln entschieden konkurrenzfähig (49), doch ist ihm Frankreich durch seine Spezialitäten, Eleganz und Reklame überlegen (48, 49, 50).

ad 3. Deutschland muß seine Arbeiter im Auslande studiren lassen, mehr auf Eleganz sehen, aber für die elegantere Aufmachung keine höheren Preise berechnen (48).

ad 4. Votum 48 wünscht schnellere und häufigere Fahrten der Deutschen Dampfer und empfiehlt zu diesem Zweck Subsidien.

V. Goldwaaren.

Auf diesem Gebiet hat Deutschland, nachdem seine Fabrikate auch dieser Branche eine Zeit lang einen gewissen Verfall aufgewiesen, sich eine sehr namhafte Stellung am Rio de la Plata erworben. Der Fortschritt wird allgemein anerkannt, doch arbeitet auch die Konkurrenz mit Lebhaftigkeit; die Deutsche Fabrikation wird also auf ihrer Hut zu sein haben (53). — Die zu diesem Geschäftszweig vorliegenden Gutachten sind mit voller Kenntniß und großer Liebe zur Sache geschrieben.

ad 1. Pforzheim, Hanau, Stuttgart, Schwäbisch-Gmünd versorgen den hiesigen Markt mit Gold- und Silberwaaren, besonders Pforzheim, welches fabrikmäßig für den Export arbeitet (53); von dort kommt so ziemlich Alles, aber in nicht besonders solider Qualität — und deshalb billig —, weil auf den raschen Verkauf berechnet (53).

ad 2. Konkurriren kann Deutschland in sämmtlichen Branchen (52), wenn es auch in vielen noch weit davon entfernt ist, die Konkurrenz zu besiegen. Geschlagen hat Deutschland die Französische und Nordamerikanische Silberwaare, besonders seit es die Muster der letzteren adoptirt hat (52). In feinen Goldwaaren steht allerdings Frankreich noch immer als tonangebend da, was vom Votum Nr. 54 in anschaulicher Weise vor Augen geführt wird. Deutschland zeigt aber auch auf diesem Gebiet einen nennenswerthen Fortschritt (53). Die Schweiz ist in Uhren noch dominirend, besonders in billigen; feine Uhren werden in Glashütte bei Dresden von der Güte der Schweizer Uhren hergestellt (52).

ad 3. Im Ganzen wird, wie gewöhnlich, gerathen, den Arbeitern eine bessere formelle Ausbildung zu geben und z. B. als dankenswerther Fortschritt in dieser Richtung die Begründung der Kunstgewerbeschule in Pforzheim bezeichnet (54). Auch kunstgewerbliche Ausstellungen werden empfohlen (54).

ad 4. Da es gerade bei diesem Artikel auf schnelle Beförderung ankommt und wegen des geringen Volumens eine etwas höhere Fracht nicht ins Gewicht fällt, so wird der Beförderung über Frankreich mit den Schiffen der Messageries Maritimes der Vorzug gegeben (52, 53).

VI. Frachtgeschäft, Holz, Steinkohle und Spanisches Seesalz.

Dieses Geschäft ist seit Einführung der Dampfschifffahrt im Rückgange; seine Eigenthümlichkeit besteht darin, daß Schiffe von Europa nach Südamerika für die Reise hin und zurück, wesentlich aber für die Rückfahrt, gechartert werden. Die Hinfracht besteht dann aus wenig werthvollen Artikeln, wie die angeführten. Ueber die Natur des Geschäfts giebt Votum Nr. 56 gute Andeutungen.

ad 1. 2. Holz kam früher auf diese Weise aus Deutschland, doch hat das Nordamerikanische Holz die Deutsche Waare vollkommen überflügelt (55, 56, 57). Hiergegen wird Deutschland auch in Zukunft nicht aufkommen.

Kohle ist versuchsweise von Deutschland gebracht worden, hat sich aber der Cardiff-Kohle unterlegen gezeigt (55, 57, 58); deshalb werden, ohnehin sehr kostspielige (56), weitere Versuche wohl am besten einzustellen sein.

Salz. Dasselbe wird zum Einsalzen des Fleisches und der Häute gebraucht. Das beste kommt aus Cadiz (56, 57). Kap Verde-Salz geht nur in geringen Quantitäten nach Matto grosso und Misiones, wo es als Dung und Viehfutter verwendet wird (57).

ad 3. In den konkurrenzfähigen Artikeln, also eigentlich nur Salz, wird Deutschland konkurriren können, wenn die Deutschen Segelschiffe für ebenso billige Frachten fahren, wie die Italienischen, welche jene zur Zeit überflügelt haben. Ob die Deutschen Schiffe dies können, ist hier schwer zu entscheiden (55, 56, 58).

VII. Schuh-, Hut- und andere diverse Waaren.

Im Anschluß an die vorstehend gruppenweise geordneten Gutachten folgen noch über einige Spezialartikel monographische Ausführungen, die zum Theil sehr beachtenswerth erscheinen, denen aber kaum etwas hinzuzusetzen ist.

1. Schuhwaaren.

Deutschland hat früher in Schuhwaaren große Geschäfte gemacht, ist aber jetzt vollständig verdrängt, so daß sich die Gutachten, mit einer einzigen, wenig bedeutenden Ausnahme, mit diesem Artikel gar nicht beschäftigen. Auch dieses Terrain dürfte wieder zu erobern sein.

2. Hutwaaren.

Das Gutachten Nr. 60 und auch die kurzen, aber treffenden Bemerkungen Nr. 61 zeigen, daß Deutschland in dieser Branche sich hat ganz unnützerweise den Rang ablaufen lassen.

3. Spielwaaren.

Das vorliegende Gutachten verbreitet sich mit großer Sachkunde ausführlich über diesen Artikel und zeigt, daß der Deutschen Konkurrenz in demselben noch ein weites Feld offen steht. Die darin ausgesprochene Idee der Errichtung großer Spielwaaren-Fabriken ist vielleicht verwerthbar.

4. Maschinen.

Das sehr eingehend abgefaßte Gutachten Nr. 63 zeigt, daß Deutschland auf diesem Gebiet noch viel zu lernen hat, sich ihm aber auch eine reiche Zukunft bietet. Auch die Notizen Nr. 64 und 65, betreffend die Einfuhr Deutscher Maschinen nach der Provinz Tucuman und Salta, erscheinen beherzigenswerth.

5. Kontorbedürfnisse.

Das Gutachten Nr. 66, dem sich die summarischen Bemerkungen in Nr. 67 anschließen, gibt ein klares Bild der Stellung Deutschlands zu diesem Geschäftszweig. Auch in diesem ist in letzter Zeit viel geschehen, es sollte aber noch mehr geschehen.

Anlagen.

I. Manufakturwaaren.

a. Seidenwaaren.

1) Importhaus Buenos Aires. Von diesem sind glatte schwarze Stoffe von Crefeld und Elberfeld versuchsweise eingeführt worden, die sich als mit dem Lyoner Fabrikat konkurrenzfähig erwiesen haben. Trotzdem hat der Import keinen Aufschwung genommen, was seinen Grund darin haben mag, daß größtentheils Französische Firmen Seidenwaaren importiren und diese, ohne handgreifliche Vortheile zu sehen, nicht leicht andere als Französische Waare kaufen, theils auch darin, daß die Deutschen Firmen, welche diesen Artikel führen, meist ihren Bedarf in Frankreich oder der Schweiz decken, weil sie dort in der Regel ein reichhaltigeres Lager fertiger Waaren finden.

Es kommt der Umstand hinzu, daß sehr viele Lyoner und Schweizer Fabrikanten konsignationsweise mit diesem Platze arbeiten, wozu sich die Deutschen nicht leicht verstehen, obgleich dies das Mittel wäre, ihre Fabrikate am hiesigen Platze bekannt zu machen.

Ein Gleiches gilt von den seidenen Fantasie- und allen halbseidenen Stoffen, während es keinem Zweifel unterliegt, daß die Deutschen Fabrikate der letzteren Klasse vollständig mit der Lyoner Waare konkurriren können, die sie mitunter sogar übertreffen.

Sammet. Crefeld, Elberfeld und sonstige Plätze der Rheinprovinz liefern vorzugsweise diesen Artikel hierher, namentlich in geringen und Mittelklassen. Dieselben werden ihres verhältnißmäßig besseren Ansehens wegen dem Französischen Fabrikat vorgezogen! Das Wenige, was in feiner Waare verbraucht wird, liefert Lyon.

In Halbseidensammet steht das Deutsche Fabrikat wohl unübertroffen da.

2) Importhaus Buenos Aires. Von Deutschland kommen nur wenige ganzseidene Waaren hierher; Crefeld liefert etwas in ganz- und halbseidenen Façonstoffen, sowie in schwarzem und kouleurtem Atlas, es ist indessen zu keinem größeren Geschäft gekommen, hauptsächlich wohl aus folgenden Gründen:

Das Geschäft in Seidenwaaren wird hier fast nur in Konsignation gemacht, wozu sich die Deutschen Fabrikanten nur ungern verstehen. Konsignirt Jemand aber, so werden gewöhnlich die Fakturen mehr oder weniger übersetzt, in der Hoffnung, dadurch einen höheren Verkaufspreis zu erzielen; dieses gelingt ab und zu wohl, ist aber für die dauernde Entwicklung des Geschäfts sehr verderblich. Die Waare wird zu hoch ausgeboten; etwas wird vielleicht auch zu diesen Preisen untergebracht, ein größeres Geschäft aber durch die billiger notirten Konkurrenz-Waaren verhindert, während bei niedrigeren Preisen, die vielleicht nur einen bescheidenen Nutzen ließen, der Konkurrenz begegnet und ein flotter, großer Absatz erzielt werden könnte. Außerdem würde der Empfänger hier manchmal eine nicht ganz konvenirende

Waare von vornherein noch leidlich abstoßen können, wenn er den wirklichen Kostenpreis kennt; er weist Offerten zurück, die nach der Faktura zu großen Verlust lassen, den wirklichen Kostenpreis der Waare vielleicht aber noch übersteigen oder doch sehr nahe kommen; hat die Waare dann einige Zeit gelagert, so kommen die Klagen vom Fabrikanten, es soll und muß verkauft werden, und gewöhnlich werden dann bedeutend niedrigere Preise, als die früher offerirten acceptirt.

Importirt werden alle Qualitäten von schwerem Gros; hauptsächlich von Lyon, die leichteren Qualitäten und Taffetas auch ziemlich stark von der Schweiz. Der Hauptkonsum in Qualitäten à 5 bis 8 Franken. — Ganz- und halbseidene Futterstoffe, Serge ꝛc. kommen von Lyon und der Schweiz, Foulards, schwarze und kouleurte, in Stücken namentlich von Lyon. Kouleurte Seidenstoffe für Kleider werden in besseren Qualitäten von Lyon, in leichteren von der Schweiz gesandt.

Ein großes Geschäft wird mit 60 bis 85 Centimeter im □ Taschentüchern (Foulards), mit bedruckten und gewebten Dessins, gemacht, die von den Frauen und Gauchos als Kopftücher benutzt werden. Früher hat Deutschland (Crefeld, Elberfeld) versucht, darin zu konkurriren, brachte aber zu hohen Preisen wenig Passendes, ritt auch zu lange auf einigen, einigermaßen guten Dessins und Zusammenstellungen herum, während von Lyon fortwährend neue Sachen kamen, die dann auch bezahlt wurden und die Deutsche Waare ganz verdrängten. In letzterer Zeit kommen hübsche Sachen aus Spanien.

3) Importhaus Buenos Aires. 1) Von Deutschland kommen: schwarze und kouleurte Seidenstoffe in den geringeren wie in den besseren Klassen, deren Industrie sich vornehmlich auf Crefeld, Rheydt, Elberfeld und Langenberg erstreckt.

2) In den Fantasie-Genres steht Deutschland durchgehends gegen Frankreich zurück, desgleichen auch in den besseren bis hochfeinen Qualitäten schwarzer Waare, welche von Lyon vortheilhafter zu beziehen sind.

3) Wie sich diesem Uebelstande abhelfen ließe, ist schwer zu sagen, da die Ueberflügelung durch die respektiven Verhältnisse so zu sagen bedingt ist, wenigstens in den Fantasie-Genres.

So Beachtenswerthes Deutschland auch schon in diesen Artikeln hervorbringt, so ist Frankreich hinsichtlich der Mode zu dominirend, als daß die Deutschen Industriellen tonangebend sein könnten.

4) Importhaus Buenos Aires. 1) Crefeld und Umgegend, schwarze und kouleurte Seidenstoffe. Sammete und Fantasieplüsche.

2) In ganzseidenen Sammeten, allen billigen schwarzen Failles und Foulards.

3) Indem sich die Fabrikanten von Foulards auf reichhaltigere Sortimente im Genre von Lyon, Zürich und Barcelona werfen, indem man die billigen schwarzen Seidenstoffe von geringer Seide vortheilhaft erschwert und cylindrirt.

4) Ist nicht der Fall, da für Deutsches Fabrikat — außer Hamburg und Bremen — Antwerpen bequem liegt.

5) Importhaus Rosario. Dieser Luxusartikel wird in allen feinen Sorten hier gar nicht direkt importirt, weder von Deutschland, noch von anderswo, und das Wenige, was davon hier konsumirt wird, kommt in Fraktionen von Buenos Aires. Es ist daher auch nicht möglich, die gegebenen 6 Fragen von hier aus zu beantworten.

6) Importhaus Asuncion. Nach dem Urtheile der hiesigen Manufakturwaarenhändler werden fast gar keine Seidenwaaren Deutschen Ursprungs hier eingeführt, auch ist der Konsum dieser Artikel ein sehr unbedeutender.

7) Konsulat Córdoba. ad 1, 2, 3. Der Verbrauch ist sehr unbedeutend; es geht fast nur schwarze glatte Waare. Farbige Seidenwaaren gehen sehr wenig und kommen nur von Lyon. Halbseidene gewebte Kleiderstoffe verdienen von den Deutschen Industriellen beachtet zu werden. Dieselben kommen bisher nur von Bradford wegen besseren Geschmacks und wohlfeileren Preises.

b. Wollwaaren.

8) Importhaus Buenos Aires. Tuche werden viel von Deutschland gebracht. Sachsen liefert die geringen Klassen, deren Konsum in den letzten 10 Jahren jedoch ungemein abgenommen hat, und sind diese Stoffe von den Englischen halbwollenen Tuchen verdrängt worden, wovon Deutschland nichts nach hier liefert.

Die Mittel-Klassen kommen in großen Quantitäten von Aachen und Umgegend und kann darin Frankreich nicht konkurriren, wohl aber Brünn. Dem Fabrikat dieses letzteren Platzes wird seiner ausgezeichneten weichen Appretur halber vielseitig der Vorzug gegeben.

In hochfeiner Waare steht Frankreich noch unübertroffen da; warum Deutschland nicht das Gleiche leisten kann, läßt sich von hier aus nicht beurtheilen.

Schwarze Buckskins. Im Allgemeinen kann über diese das Gleiche wie über Tuche gesagt werden, es ist hinzuzufügen, daß in geringen Klassen Belgien (Verviers) dem Sächsischen Fabrikate starke Konkurrenz macht und am hiesigen Platze die Oberhand behauptet. — Dies erklärt sich dadurch, daß in Verviers viel mehr geringe Klassen Wollen verwendet werden, welche unter Einbuße der Feinheit ein verhältnißmäßig kräftigeres Fabrikat liefern, was den Bedürfnissen des hiesigen Platzes entspricht, indem man bei geringen Klassen Buckskins mehr auf schweres kräftiges als auf ein feines Gewebe sieht.

Castor-Tuche, Düffel ꝛc. Diese Waaren kommen aus Aachen und Umgegend und Berlin, in Konkurrenz mit Belgischem und Französischem Fabrikate ohne merkbare Vorliebe für die eine oder andere Bezugsquelle. Der mehr oder minder günstige Preis entscheidet.

Halbwollne Pelz-Düffel werden viel in Berlin fabrizirt, doch stellen sich dieselben im Verhältniß zu den ganz wollnen nicht wohlfeil genug und liefert Yorkshire weit vortheilhaftere Waare.

Farbige Buckskins. Für geringe und Mittel-Klassen spielt das Deutsche Fabrikat eine große Rolle und findet hier am Platze starken Absatz, da es im Verhältniß zum Preise sehr viel Ansehen hat und feine Waare gut imitirt, allerdings auf Kosten der Dauerhaftigkeit. — Geringe wirklich dauerhafte Waare kommt vom Süden Frankreichs (Vienne) und Einiges vom Norden Italiens, welche, was Feinheit der Wolle betrifft, allerdings dem Deutschen Fabrikate nachsteht. — Um mit dieser Waare konkurriren zu können, müßte Deutschland das gleiche Rohmaterial verwenden, ob aber dessen Verwendung Schwierigkeiten entgegenstehen, kann von hier aus nicht beurtheilt werden.

Die hochfeinen Waaren werden größtentheils von Frankreich bezogen, in neuerer Zeit jedoch auch von England.

Thibets (Merinos). Es ist möglich, daß dieser Artikel zuweilen von Deutschland gebracht worden ist, das Französische Fabrikat beherrscht jedoch gänzlich den Markt, und dürfte kaum ein ernstlicher Versuch gemacht worden sein, das Deutsche Fabrikat einzuführen. — Im Fall dasselbe überhaupt konkurrenzfähig ist, liegt kein Grund vor, weshalb sich dasselbe nicht auch am hiesigen Platze Eingang verschaffen sollte, vorausgesetzt daß dasselbe mit der gleichen Appretur und in möglichst gleicher Aufmachung gebracht wird, wie der Konsument den Artikel hier zu kaufen gewohnt ist.

Halbwollne Thibets sind von Elberfeld eingeführt worden, doch behauptet die Englische Waare den Vorrang, da sie weit wohlfeiler ist.

Flanelle. Einfarbige glatte sowie geköperte Waare wird in großen Posten, namentlich in Mittel-Qualitäten verbraucht, und kommt fast ausschließlich von Deutschland (Sachsen), — nur ganz geringe Klassen werden meistens von England bezogen, sowie feine leichte Waare von Frankreich. — In halbwollnen Flanellen übertrifft das Deutsche Fabrikat alle anderen.

Bunte Flanelle und Tartans kommen von Deutschland, jedoch nicht so ausschließlich wie vorstehende Klassen. — Es giebt verschiedene Sorten, z. B. für Frauen- und Kinder-Kleider, welche am vortheilhaftesten von Deutschland bezogen werden, dagegen wird für Hemden dem Italienischen Fabrikat der Vorzug gegeben, was wohl darin seinen Grund hat, daß es größtentheils Italiener sind, die dieselben tragen und deren Geschmack namentlich durch die Waare ihres Mutterlandes am besten entsprochen wird.

Shawls kommen so zu sagen ausschließlich von Deutschland (Berlin) und schlagen vollkommen die Konkurrenz anderer Länder.

9) Importhaus Buenos Aires. Fr. 1 und 2. Von Deutschland kommen: Halb- und ganzwollne Shawls in 90 bis 100 Centimeter und 145 bis 165 Centimeter und ebenso Shawls Longs in allen Qualitäten von Berlin, Sachsen und Bayern; schwarz- und blauwollne Tuche, Satins, Moskawas aus der Rheinprovinz, Sachsen und Schlesien. Halb- und ganzwollne Flanelle und Tartans aus Berlin, Sachsen und Bayern; Kleiderstoffe größtentheils aus Sachsen; wollne Strick- und Strumpfwaaren aus Sachsen; wollne Damaste und Rips aus Sachsen; farbige und gemusterte Buckskins und Rockstoffe aus der Rheinprovinz, Schlesien und Sachsen; wollne Tischdecken aus Sachsen; wollne Hüte aus Schlesien und Braunschweig."

Unser ziemlich bedeutender Bedarf an Shawls wird fast ganz aus Deutschland bezogen mit Ausnahme von schwarzen Merino- und Kachemir-Shawls, die billiger und besser in Farbe und Appretur von Frankreich kommen. Schwarze und farbige Merinos kommen auch fast nur von Frankreich und etwas von Italien, Deutsche Waare (Thibets) ist theurer und hat weniger Ansehen.

In fein gemusterten Buckskins steht Deutschland, was Geschmack anbetrifft, gewöhnlich hinter Frankreich und Mähren (Brünn) zurück, obgleich anerkannt werden muß, daß auch darin in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte gemacht worden sind.

In Kleiderstoffen macht England große Konkurrenz; für Nouveautés darin fordern Deutsche Fabrikanten gewöhnlich im Anfang unverhältnißmäßig hohe Preise und verkaufen dazu auch wohl Einiges; England imitirt die gleichen Muster und setzt zu billigeren Preisen bedeutende Quantitäten für den Export ab.

In wollnen gemusterten Kinder- und Frauenstrümpfen ist Frankreich billiger und macht geschmackvollere Sortimente. In wollnen Bettdecken kann die Deutsche Industrie nicht mit England konkurriren, welches billiger liefert. Ferner nicht mit ganz- und halbwollnen Bayetas (rother Futterstoff für Gauchos).

Fr. 3. Ist wohl nur speziell von den Fabrikanten der betreffenden Artikel zu beantworten; bei einigen kommt nur der Preisunterschied in Betracht.

Fr. 4. Gewöhnlich wird von Deutschen Fabrikanten bei größeren Ordres ungleich längere Lieferzeit als von Englischen und Französischen Konkurrenten verlangt.

10) Importhaus Rosario. § 1 und 2. Der Konsum von Wollwaaren ist hier noch nicht von großer Bedeutung und beschränkt sich hauptsächlich auf Buckskins, Tuche, schwarze Satins, Shawls, Tartan, Merino, Flanelle und Ponchos, über die wir Ihnen nachstehend die gemachten Beobachtungen mittheilen; bemerken aber gleichzeitig, daß wir von den meisten Artikeln nicht im Stande sind, genau angeben zu können, aus welchen Fabriken Deutschlands dieselben kommen, da wir sie mit wenig Ausnahmen durch Agenten und Kommissions-Häuser beziehen, die die Waaren in verschiedenen Distrikten Deutschlands ankaufen.

Buckskins kommen meistens aus Aachen und Umgebung und aus Sachsen. Die in Deutschland fabrizirten Qualitäten sind hauptsächlich billige und reguläre, während die feineren größtentheils aus Frankreich bezogen werden, die, was Geschmack und Qualität anbelangt, alle anderen übertreffen. Erstere haben im Allgemeinen ein sehr gutes Aussehen, repräsentiren im Verhältniß zu den billigen Preisen sehr viel und werden in dieser Beziehung den Französischen und Belgischen Artikeln entschieden vorgezogen, haben aber den Fehler, daß sie beim Gebrauch bedeutend eingehen, was bei letzteren nur selten der Fall ist.

Tuche werden hauptsächlich aus Aachen und Umgebung und aus dem Sächsischen bezogen. In billigen, mittelmäßigen und guten Qualitäten kann das Deutsche Fabrikat mit den Französischen und Belgischen entschieden konkurriren; in ganz feinen Tuchen sind aber ebenfalls wieder die Franzosen Meister und giebt es wohl keine andere Nation, die dieselben in dieser Beziehung übertflügeln könnte.

Vorstehendes gilt auch von den

schwarzen Satins; in billigen Klassen dagegen steht Belgien unübertroffen da.

Shawls kommen größtentheils aus Deutschland und sind durchaus konkurrenzfähig; dasselbe kann auch von:

Tartan und Flanellen gesagt werden; was dagegen

Merino anbelangt, werden am hiesigen Platz nur Französische Klassen konsumirt.

Ponchos. Trotzdem England sehr viel darin arbeitet, hatten wir doch Gelegenheit zu bemerken, daß in neuerer Zeit das Deutsche Fabrikat, wenn nicht besser, doch dem Englischen ebenbürtig ist.

§. 3 ist von hier aus sehr schwer zu beantworten.

Wie bereits mitgetheilt, ist Frankreich in feinen Artikeln Deutschland durchaus überlegen und muß also angenommen werden, daß die Französischen Fabriken besser eingerichtet sind, resp. bessere Maschinen und vielleicht auch intelligentere und besser bezahlte Arbeiter haben, als die Deutschen. Wenn die Deutschen Industriellen talentvolle, junge Leute als Volontairs nach den Französischen Fabriken schicken würden, damit dieselben die Fabrikation der feinen Stoffe von Grund aus studiren könnten, um später ihre Kenntnisse in Deutschland zu verwerthen, oder tüchtige Französische Arbeiter kommen ließen, wäre vielleicht Möglichkeit vorhanden, die Ursachen kennen zu lernen und nach und nach ein ebenbürtiges Fabrikat zu liefern.

§. 4. Da die Manufakturwaaren größtentheils per Steamer verladen werden und von Liverpool aus eine direkte Dampfschifflinie nach hier (von Lamport und Holt) existirt, so ist der Bezug von Englischen Waaren der bequemste und schnellste; dieselbe Kompagnie berechnet indessen von Hamburg nach hier die gleiche Fracht, wie von Liverpool, wahrscheinlich, um jede Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen.

Es kommt zuweilen vor, daß Waaren die von Deutschland nach hier verschifft werden, in Liverpool liegen bleiben, wenn zufälligerweise der Steamer bereits vollgeladen ist und können dann erst mit dem nächstfolgenden verschifft werden; dieses geschieht aber sehr selten und kann deshalb nicht gerade als Uebelstand bezeichnet werden.

11. Konsulat Córdoba. ad 1. In Buckskins ein sehr bedeutender Konsum, der zur Hälfte aus Deutschland gedeckt wird. Waaren von Spremberg in billigen Klassen werden sehr viel gebraucht und konkurriren erfolgreich gegen Französische, während Englische Waaren nicht in Betracht kommen. Schwarze Waaren aus Aachen und Leipzig sind sehr konkurrenzfähig.

Wollne Kleiderstoffe sind von Elsaß und Sachsen eingeführt, namentlich sind die Tartans bisher beliebt und leicht absetzbar; eine ausländische Konkurrenz in dieser Spezialität existirt fast nicht. Flanelle kommen aus Deutschland, halbwollne aus England und Frankreich und zur Hälfte aus Deutschland; der Bedarf ist zwar unbedeutend, aber Deutschland ist konkurrenzfähig.

Wollne Strumpfwaaren: Tücher, Unterjacken und Unterhosen kommen ausschließlich aus Deutschland, welches darin maßgebend ist. Der Bedarf in sog. Apoldaer Artikeln ist sehr bedeutend.

In Shawls ist ein großes Feld. Fast alles Berliner Waare. Aus England kommt sehr wenig, aber sehr billige aus Frankreich. In bedruckten Merino-Shawls sind die Franzosen nicht konkurrenzfähig und der Bedarf ist unbedeutend.

ad 2 und 3. In façonnirten Kammgarnen ist eine erfolgreiche Konkurrenz von Belgien und Frankreich zu bekämpfen. Es bleibt dies ein großes Feld für die Deutsche Industrie. Feine Waaren kommen nur aus Frankreich.

In den Kleiderstoffen Orleans, Alpacca ꝛc. konnte die Englische Konkurrenz wegen ihrer Billigkeit von Deutschland nicht überwunden werden.

Halbwollne Waaren kommen nur aus England.

Wollne Strümpfe kommen auch aus Frankreich und Spanien, welche sehr konkurrenzfähig sind.

12) Importhaus Buenos Aires. 1) Sachsen, Schlesien, Berlin und Rheinprovinz. Ganzwollne schwarze und coulären Tuchen Buckskins, Flanelle, Kleiderstoffe, Merinos, Shawls, gestickte Waaren, Teppiche und Decken.

2) In billigen halbwollnen Tuchwaaren, in ordinären Flanellen, und ordinären Decken, Merinos, Shawls aus Kachemir, Teppichen.

3) Indem sich die Teppichfabrikation auf den Exportgeschmack und billige Klassen wirft und indem sich alle Branchen dem Exportgeschmack anpassen nach dem Beispiel von England und Frankreich.

13) Importhaus Buenos Aires. 1) Von Deutschland kommen: schwarze und farbige Tuche und Satins, farbige Kasimires (Buckskins), Hauptfabrikorte Lennep, Aachen, Eupen, Montjoie, Kettwig, Cottbus i. L., Forst i. L., Spremberg, Krimitschau, Luckenwalde. Shawls von Berlin, Flanells, Tartans von Hainichen, Hof i. Bayern, Reichenbach, Böhringen. Kleiderstoffe von Glauchau, Meerane, Elberfeld, Fantasicartikel von Berlin und Apolda.

Wollne Decken von Calw i. W. und Heidenheim a. d. Brenz; außer diesen werden noch kleinere Artikel gebracht, die aber nicht ins Gewicht fallen.

2) Deutschland kann in Kleiderstoffen mit Frankreich nicht ganz konkurriren.

3) Diese Ueberflügelung ist durch die respektiven Verhältnisse bedingt: während in Frankreich die Mode angegeben wird, muß Deutschland sich darauf beschränken, nach der jeweiligen Französischen Grundidee die respektiven Genres zu kultiviren.

Es ist hierbei aber als eine erfreuliche Thatsache zu konstatiren, daß die Deutschen Kleiderstofffabrikanten in den letzten Jahren, namentlich diejenigen von Sachsen, große Anstrengungen machen, um auch im Geschmack mit dem Französischen Fabrikanten zu konkurriren.

11) Importhaus Asuncion. Reine Wollwaaren werden wenige aus Deutschland importirt, das hier beliebte ordinäre rothe Tuch (Bayeta) kommt ausschließlich aus England, feine Tuche und Kasimire werden aus Frankreich bezogen, wenigstens tragen sie alle Französische Marken.

c. Baumwollwaaren.

15) Importhaus Buenos Aires. Shawls. Dieser Artikel wird vortheilhaft von Deutschland bezogen und findet nur in Böhmen, welches diese Waare in großen Quantitäten liefert, eine ernstliche Konkurrenz.

Strumpfwaaren. In geringen und Mittelklassen von Frauenstrümpfen und Männersocken kann sich die Fabrikation anderer Länder nicht mit der Deutschlands (Sachsen) messen, und ist das was von England und Frankreich nach hier kommt, kaum nennenswerth. — In feinen Klassen geht am meisten Französische Waare, weil eben die Detailgeschäfte für diese Artikel in Händen von Franzosen sind.

In gewirkten Unterjacken und geringen Sorten Männerstrümpfen, deren Konsum ziemlich bedeutend ist, hat Deutschland bis jetzt nicht mit England konkurriren können.

Baumwollne Waffeldecken werden am vortheilhaftesten von Deutschland bezogen, namentlich geringe Klassen, während für bessere Waare England (Manchester) konkurrenzfähig ist.

Baumwollner Sammet kommt seit einigen Jahren von Deutschland (Berlin und Linden bei Hannover) und wird heute dem Englischen, welcher früher ausschließlich konsumirt wurde, vorgezogen.

Baumwollne Hosenzeuge. Aus der Rheinprovinz (Gladbach und Umgegend) sowie von Sachsen werden diese Stoffe gebracht, haben hier aber noch nicht den Anklang gefunden, den sie auf anderen Südamerikanischen Märkten (z. B. Chile und Bolivien) genießen, — und treten dieselben hier noch sehr gegen die Belgischen Fabrikate zurück. — Der Grund dafür ist darin zu suchen, daß man bei diesem Artikel, wie bei den ordinären Buckkins mehr auf schweres als auf feines Gewebe sieht, und daß durchschnittlich für das Deutsche Fabrikat besseres Garn als für das Belgische verwendet wird, wodurch es verhältnißmäßig zu hoch im Preise zu stehen kommt.

Gebleichtes und ungebleichtes Nesseltuch (Shirtings). Diese Artikel sind bisher noch nicht von Deutschland gekommen, und beherrscht darin England vollständig den Markt, selbst die Nordamerikanischen Waaren, welche aus besserem Rohmaterial als die Englischen, welche nach hier kommen, fabrizirt sind, können nicht konkurriren, da sie zu theuer einstehen.

Druckattun. Was von Deutschen Waaren an den Markt kommt, ist Elsässisches Fabrikat, doch ist dies verschwindend wenig im Verhältniß zu dem, was England liefert. — Der Hauptkonsum besteht in geringen und Mittelklassen und kann darin Elsaß hier nicht mit dem Englischen Fabrikat konkurriren. — Dieses hat ein verhältnißmäßig weit besseres Ansehen, einerseits weil aus geringerem Rohmaterial fabrizirt, und dann geben die Engländer diesen geringen Waaren einen speziellen hier beliebten Apprêt, welchen die Elsässer bis jetzt nicht nachzuahmen wußten.

Ponchostoffe. Die geringe baumwollne Waare liefert Deutschland (Elberfeld und Burtscheid) seit jeher am vortheilhaftesten, England hat nie etwas darin geleistet, und kann nur die Schweiz einigermaßen konkurriren. — In halbwollnen Ponchostoffen stand früher England allein da, heute werden dieselben aber ebenso gut und vortheilhaft an den genannten Deutschen Plätzen angefertigt.

16) Importhaus Buenos Aires. Von Deutschland kommen: baumwollne Shawls in 56 bis 66 Zoll und kleinere 38 bis 40 Zoll vus Berlin, Sachsen, Bayern;

Fr. 1 und 2. Baumwollne Strumpfwaaren aus Sachsen dominiren über die Fabrikate anderer Länder; eine Ausnahme bilden: lange Männerstrümpfe, welche wohlfeiler von England und bunte Frauen und Mädchenstrümpfe, welche hübscher und dabei auch wohlfeil von Frankreich bezogen werden;

Baumwollne Ponchostoffe in Stücken, sowie abgepaßte baumwollne Ponchos und Mantas aus Burtscheid und Elberfeld; baumwollne Waffeldecken aus Sachsen:

Baumwollne Hosenstoffe aus der Rheinprovinz, Sachsen und Bayern; die gemusterte Waare hält jede Konkurrenz aus, glatte Waare wird dagegen wohlfeiler von Belgien geliefert.

Baumwollne Möbelkattune aus Elberfeld und Sachsen. Baumwollne Kattune für Kleider, hauptsächlich feine Qualitäten aus dem Elsaß; in wohlfeiler Waare konnte Deutschland bisher schon deshalb nicht mit England konkurriren, weil der Zolltarif für erstern Ursprung höher war, als für letztern; dieser Uebelstand ist nun nach lange fortgesetztem Kampfe endlich beseitigt und werden in Zukunft die Kattune aller Länder gleichmäßig einverzollt; Deutschland wird dann auch in wohlfeilen Qualitäten England Konkurrenz machen können. Jakonas in guten Qualitäten und hübschem Druck aus dem Elsaß, die ordinäre Waare kommt wohlfeiler aus England; glatte, einfarbige Futterstoffe Nessel (Percalina) aus dem Elsaß; die bedruckte Waare für Aermelfutter kommt vortheilhafter von England.

Baumwollne und halbleinene Servietten aus Sachsen und Schlesien.

Baumwollne Kleiderstoffe aus Sachsen und Bayern.

Baumwollne Ginghams, Oxford ꝛc. für Hemden und Kleider aus Sachsen und Bayern, werden aber meistens vortheilhafter von England und Italien geliefert.

Baumwollne Unterjacken aus Sachsen, können aber nicht mehr mit der Englischen Waare konkurriren, die wohlfeiler einsteht.

Gedruckte baumwollne Bombaci (Lama) aus der Rheinprovinz und Sachsen, während graue und gebleichte Waaren nur aus England und den Vereinigten Staaten zu beziehen sind; gemusterte weiße Bombacis kommen aus Oesterreich, Belgien und Frankreich.

Nicht konkurriren kann Deutschland ferner mit allen sogenannten Englischen Stapelartikeln: graue, gebleichte und auch gefärbte, glatte Stoffe, Shirtings, Domestics ꝛc., sowie baumwollne Bettdrills und Damaste; baumwollne glatte und bedruckte Taschentücher kommen vortheilhafter aus England und der Schweiz.

Fr. 3. Die Deutsche Industrie liefert eine große Menge Baumwollenwaaren nach hier; daß sie in manchen Artikeln, wo das Rohmaterial eine große Rolle spielt, mit England nicht konkurriren kann, ist erklärlich; in anderen Artikeln würde der Produktion des Auslandes vielleicht größere Konkurrenz zu machen sein, doch ist es nicht möglich hier anzugeben, auf welche Weise solches bei jedem einzelnen Artikel geschehen kann. Ueber die Anforderungen, welche man hier an denselben stellt, müßte der Fabrikant aber jedenfalls genau unterrichtet sein und würde dann selbst urtheilen können, ob es ihm Rechnung läßt, seine Fabrikation danach einzurichten.

17) Importhaus Rosario. 1) Die Beantwortung der Frage: „Welche Sorten kommen von Deutschland, und von welchen Plätzen" würde eine gar zu große Ausdehnung bekommen und fast unmöglich sein, wollten wir jeden kleinen Artikel aus diesem enorm großen Felde einzeln aufführen, wir müssen uns daher auf diejenigen Sorten beschränken, welche von einiger Wichtigkeit resp. Interesse sind.

Die hauptsächlichsten, aus Baumwolle angefertigten Artikel, welche aus Deutschland bezogen werden, sind folgende:

Wohlfeilere Sorten Shawls von Berlin und Sachsen; Strümpfe, Socken und Unterjacken von Sachsen, hauptsächlich aus der Chemnitzer Gegend; alle Arten von besseren baumwollnen Hosenstoffen aus Sachsen und der Gegend von München-Gladbach; glatte Drills und gemusterte Drills in besseren Sorten, hauptsächlich aus der Zittauer Gegend; wenig in Kleiderstoffen aus Sachsen; bedruckte Lamas von München-Gladbach; Ponchostoffe von Elberfeld und Burtscheid; wenig bedruckte Kattune von Elberfeld und aus dem Elsaß.

2) Von vorstehend genannten Artikeln sind fast alle vollkommen konkurrenzfähig und sind folgende die wenigen Ausnahmen:

In langen, rohen Mannsstrümpfen konkurrirt Deutschland nur schwer mit England (Nottingham) und in Unterjacken mit Spanien (Barcelona); in farbigen Kinderstrümpfen ist Frankreich vortheilhafter und wohlfeiler und endlich kann Deutschland in wohlfeilen Kleiderstoffen, sobald selbe gedruckt sind, und in allen Sorten bedruckten Kattunen nicht mit England konkurriren.

Außer den verzeichneten Artikeln giebt es aber noch viele andere, und zwar manche davon von sehr großer Bedeutung, die gar nicht von Deutschland importirt werden, wie z. B. die Stapelartikel: „weiße Shirtings" und ungebleichte Nessel (Greys-Lienzos), ferner auch alle Sorten Nähgarn, die von England kommen, und es giebt andere, welche nur sehr wenig aus Deutschland importirt werden, da andere Länder dafür vortheilhafter sind, so z. B. bessere resp. schwerere Sorten Shawls, die sehr vortheilhaft und auch sehr geschmackvoll von Böhmen kommen, wohlfeilere Sorten Hosenstoffe und glatte Drills, die von England und hauptsächlich von Belgien kommen, bedruckte Taschentücher und noch viele mehr.

3) Wie sich diesem Uebelstande abhelfen ließe, ist eine Frage, welche wohl kaum ein Importeur am Rio de la Plata wird beantworten können, wir wenigstens erklären uns für inkompetent, und meinen, die Industriellen selbst in Deutschland würden darüber ein richtigeres Urtheil abgeben können, als wir Konsumenten, oder besser gesagt, Abnehmer.

Immerhin glauben wir über einen, und zwar einen der allerwichtigsten Artikel, einigen Aufschluß geben zu können, was eben die Konkurrenzfähigkeit ꝛc. anbelangt, nämlich über gedruckte Kattune (Prints) deren Konsum in hiesigen Ländern enorm genannt werden kann, und die fast exklusiv aus England bezogen werden. Das Wenige, was von Deutschland bezogen wird, beschränkt sich wohl allein auf einige Möbelkattune von Elberfeld und auf einige Saisonüberreste, welche ein oder der andere Elsässer Drucker für seine Rechnung nach dem La Plata konsignirt, nicht um daran zu verdienen, sondern nur um nicht in den Fall zu kommen, dieselben im Elsaß wohlfeiler verkaufen zu müssen und dadurch vielleicht seine regelmäßige Kundschaft gegen sich aufzubringen.

Die Ursache, weshalb die prächtigen Fabrikate der Deutschen Druckereien — wir meinen hier hauptsächlich diejenigen aus dem Elsaß und die Elberfelder — in diesen Ländern nicht mit den Englischen konkurriren können, fast könnten wir sagen, nicht wollen, liegt nach unserer Ansicht hauptsächlich darin, daß sich die betreffenden Fabrikanten bis jetzt noch keine rechte Mühe haben geben wollen, in das Exportgeschäft nach den La Plata Staaten hineinzukommen, weil sie es so zu sagen — noch nicht nöthig haben, da sie bis jetzt noch immer genügenden Absatz im Lande selbst oder nach anderen außereuropäischen Ländern finden konnten. Das Exportgeschäft im Allgemeinen wird gerade nicht von ihnen verschmäht, so z. B. ist uns bekannt, daß die große Druckerei in Elberfeld sehr stark mit Hamburger Firmen für Mexiko arbeitet, das Geschäft in dem Artikel nach hier scheint ihnen jedoch, angesichts der etwas diffizilen Anforderungen, die in Betreff der Sortimente, der Appretur der Tuche ꝛc. gestellt werden, zu lästig zu sein, um dasselbe zu poussiren. In Manchester ist eben bei der großen Anzahl Druckereien die Konkurrenz größer, und wir finden dort mehr Willfährigkeit, auf unsere Bedingungen einzugehen.

Der Umstand, daß der Transport aus dem Binnenlande via Hamburg, Antwerpen oder Havre etwas theurer ist, als z. B. von Manchester via Liverpool, käme am Ende kaum in Betracht, denn Verpackungs- und Appreturspesen u. dergl. sind beim Deutschen Fabrikate so viel wohlfeiler als in England, daß jener Unterschied hierdurch reichlich aufgewogen würde.

Wir glauben nicht zu irren, wenn wir in Obigem die Ursache bezeichnen, weshalb hier keine Deutschen Kattune in größeren Quantitäten verkauft werden — sollte dieselbe Ursache nicht auch bei einem oder dem andern der übrigen Artikel zutreffend sein?

Eine gründliche Abhülfe dürfte in diesem Falle schwierig sein. Die Deutschen Fabrikanten müßten die hier gangbaren Drucktuche (Printing Cloth) aus England beziehen, um selbe nach geschehener Bearbeitung nach unseren Ländern zu exportiren. Es muß die Aufmerksamkeit der Deutschen Kattundrucker auf den Export nach den La Plata-Staaten mehr angeregt werden und es lohnte vielleicht ein Versuch, denn wie schon bemerkt, ist der Konsum ein verhältnißmäßig sehr bedeutender und was Geschmack und Preise anbelangt, so glauben wir, daß Deutschland in diesem Artikel vollkommen gut mit England konkurriren kann.

4) Für uns hier in Rosario ist allerdings der Bezug über England der bequemste, da die einzige direkte Dampferlinie nach hier in Liverpool ihren Ausgangspunkt hat, und die betreffenden Schiffe, ohne Brasilianische Häfen anzulaufen, herauskommen; bei Waaren, welche mit anderen Dampfern verladen werden, und welche in Buenos Aires für Rechnung der betreffenden Compagnie in einen der nach hier laufenden Flußdampfer übergeladen werden müssen, ist der Zeitverlust oft sehr bedeutend, ganz abgesehen von dem Risiko, welchen wir im Sommer laufen, sobald Quarantaine-Maßregeln ergriffen werden. Diese direkte Linie, welche in England selbst keine Konkurrenz hat, wohl aber auf dem Kontinente, wo in manchen Häfen diejenigen Waaren, welche für Rosario bestimmt sind, mit direkten Konnossementen (also mit der Verpflichtung der Weiterbeförderung von Buenos Aires aus) angenommen werden, ist für Englische Waaren, was Fracht anbelangt, recht theuer, dagegen für solche, welche vom Kontinent kommen und z. B. in Hamburg und Antwerpen mit direkten Konnossementen angenommen werden, sehr wohlfeil, und zwar noch viel wohlfeiler, als für direkt in Liverpool verschiffte Waaren, trotzdem die betreffende Kompagnie den Transport von Hamburg und Antwerpen nach Liverpool noch dazu unentgeltlich besorgt — ein Manöver natürlich, um alle Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen.

Bei dieser Gelegenheit möge es uns erlaubt sein, auf einen großen Mangel der hiesigen Statistiken, was unsere Beziehungen zu Deutschland anbetrifft, hinzuweisen. Wohl alle Deutsche Waaren, welche wir und andere Häuser in obiger Weise über England, oder auch über Belgien empfangen — und es ist eine schöne Anzahl Kollis — figuriren in der Statistik als Englische resp. Belgische; dasselbe ist mit Waaren, welche in Buenos Aires und Montevideo gelandet werden, jedenfalls in noch weit größerem Maßstabe der Fall und erhellt daraus, daß unser Verkehr mit dem Mutterlande ein weit größerer und bedeutenderer ist, als sich aus genannten offiziellen Dokumenten zu ergeben scheint.

Ueberhaupt scheint es uns, daß während der letzten 5 bis 8 Jahre das Geschäft in Deutschen Manufakturwaaren mit den La Plata Staaten entschieden zugenommen hat, wenigstens wenn wir nach unseren eigenen Erfahrungen und Bezügen auch auf andere schließen dürfen; es wird eben weit besser und geschmackvoller gearbeitet als früher.

Was die Bezüge von England und Frankreich anbelangt, so werden dieselben nach unserer Meinung immer von Preisen, mehr oder weniger vortheilhaften Bedingungen, überhaupt von augenblicklichen Umständen abhängen, wenn ihnen der Vorzug vor Bezügen aus Deutschland gegeben wird. Größere oder mindere Bequemlichkeit kommt wohl fast nie in Betracht, da die hiesigen Abnehmer nur in höchst seltenen Fällen ihre Geschäfte direkt mit Europäischen Fabrikanten abschließen, sondern sich hierzu der Vermittlung von Agenten bedienen, welche für die ihnen zufallende Provision sich den etwaigen Unbequemlichkeiten zu unterziehen haben. Rascher sind die Bezüge von Frankreich und England für anzufertigende Waaren wohl nicht, als diejenigen von Deutschland, dagegen finden wir allerdings, besonders in Frankreich, sehr oft für hier passende Saisonreste (soldes), deren Bezug natürlich sehr rasch möglich ist und was in Deutschland gar nicht oder nur sehr selten der Fall ist.

18) Importhaus Buenos Aires. 1) Von Deutschland kommen: Bettdecken von Stuttgart, Reutlingen, Hohenstein-Sachsen; Baumwollne Hosenstoffe von München-Gladbach, Neugersdorf i. S., Zittau i. S., ꝛc. — Baumwollne Kleiderstoffe von Glauchau, Meerane, — Tela de Poncho von Burtscheid, Elberfeld, — Percales von Mülhausen i. E., Thann i. E., Lörrach i. E., Shawls von Berlin, Velvet von Linden vor Hannover, Berlin. — Strümpfe von Chemnitz, Lichtenstein.

2) Nicht leistungsfähig in vorstehenden Artikeln ist Deutschland in Percales, da die von Manchester eingeführten Fabrikate für den gleichen Preis eine bessere Qualität haben, auf welch' letztere sehr gesehen wird, und vermögen die besseren Farben und Dessins der Deutschen Fabrikate kein Aequivalent zu bieten, da der Unterschied in der Qualität zu bedeutend ist.

3) Diese Uebelstände sind in der Lage der Deutschen Verhältnisse zu suchen. Bei baumwollnen Waaren kommt es zu sehr darauf an, daß das Rohmaterial an Ort und Stelle gekauft wird, sowie auch ohne große Transportspesen zur Verarbeitung gelangt. In beiden Fällen stehen die Deutschen Industriellen gegen ihre Englischen Kollegen zurück. Wie wichtig die Frage der Beschaffung des Rohmaterials in reinen Stapelartikeln ist, mag aus der Thatsache hervorgehen, daß von Deutschland kein einziger Stapelartikel kommt, wie Nessel, Chiffon ꝛc.

Nordamerika hat in den letzten Jahren in Folge seiner günstigen Lage in der Bezugsquelle des Rohmaterials enorme Fortschritte gemacht und England schon jetzt in verschiedenen Artikeln derart überflügelt, daß solche nur von den Vereinigten Staaten zu beziehen sind.

Da das Kreditwesen bei den großen Stapelartikeln besonders in Betracht zu ziehen ist, so fügen wir hier noch an, daß sich auch in dieser Beziehung vieles ändern müßte, um mit England und Nordamerika konkurriren zu können. Das Kreditwesen ist in Deutschland auf der einen Seite zu weit gehend, auf der andern Seite zu schwierig. In England und Nordamerika verstehen sich die Geschäfte allgemein mit einem Ziel von 14 Tagen; alsdann muß die Zahlung erfolgen. In Deutschland sind 3 Monate als ein kurzes Ziel zu bezeichnen. — Während der Englische und Nordamerikanische Fabrikant 14 Tage nach Ablieferung mit dem für die Waaren erzielten Gelde wieder arbeiten kann, muß der Deutsche Industrielle, um gleich gestellt zu sein, die Tratte diskontiren, was, abgesehen von den sich nicht selten bietenden Schwierigkeiten, auch nur zu einem einige Prozent höheren Bankdiskont möglich ist, als derjenige von England.

3) So lange Deutschland keinen tonangebenden Baumwollen-Markt besitzt, und die Zahlungsverhältnisse nicht allgemein auf ein kurzes Ziel zurückgeführt werden, so lange werden die großen Marktartikel Deutscher Fabrikate für den Export nicht konkurrenzfähig sein.

4) Der Bezug der Waaren von England, Frankreich und Belgien ist, durch die mehrere Mal per Monat von den Hauptplätzen dieser Länder stattfindenden Steamer-Expeditionen, bequemer, als von den beiden für hier in Betracht kommenden Deutschen Häfen Hamburg und Bremen.

Es werden regelmäßig per Monat expedirt:

von Liverpool.....	3	Dampfer,	Englische;
„ London	2	„	Englische unter Belgischer Flagge segelnd;
„ Antwerpen ...	3	„	1 Deutscher, 2 Englische, Belgische Flagge führend;
„ Havre	3	„	2 Englische, Belgische Flagge führend, 1 Französischer;
„ Bordeaux	3	„	1 Deutscher, 2 Französische;
„ Marseille.....	1	„	Französischer;

während von Hamburg und Bremen je 1 Steamer per Monat die Fahrt regelmäßig macht.

Wie schon vorstehend bemerkt, sind nur diejenigen Steamer-Expeditionen verzeichnet, welche regelmäßig stattfinden. Zur Zeit der hiesigen Verschiffungssaison — November bis März — erhöht sich die Anzahl der Steamer aber um etwa ⅓, wovon höchstens 1 Dampfer per Monat auf Bremen entfällt, während von Hamburg bis jetzt noch gar kein Extradampfer kam.

Die Rheinischen, die Süddeutschen, und auch theilweise die Westfälischen Waaren werden durchgehends über Antwerpen geführt, so daß ein großer Theil Deutscher Waaren eine ebenso prompte Verschiffung finden kann, wie die der übrigen Länder.

19) Importhaus Asuncion. Der Konsum von Baumwollwaaren ist hier ein verhältnißmäßig großer, er betrug im Jahre 1878 mehr als 3½ Millionen Yards. Nach Aussage der hiesigen Kaufleute sind die Engländer die Hauptlieferanten der betreffenden Artikel und partizipirt Deutschland nur mit einem verschwindend kleinen Bruchtheile, da die drei Hauptartikel, baumwollnes Leinen, Shirting und bedruckter Kattun ausschließlich Englischen Ursprungs sind. Bloß ordinäre Hosenstoffe und einige andere Artikel von wenig Belang werden aus Deutschland gebracht. Auch hier bin ich nicht im Stande, den Grund anzugeben, weshalb die Deutsche Industrie sich nicht betheiligt oder nicht konkurriren kann.

d. Gemischte und Bandwaaren.

20) Importhaus Buenos Aires. Unter den Rubriken a, b, c sind deren schon eine Menge erwähnt worden, da es passender erschien, einen Artikel, wenn er z. B. in Ganzwolle und Halbwolle fabrizirt wird, nicht an zwei verschiedenen Stellen zu behandeln. — Nachstehend werden noch einige weitere aufgeführt.

Zanella (Satin de Chine). Vor nicht gar langer Zeit kannte man hier nur Englisches Fabrikat, welches aber nach und nach fast gänzlich von dem Deutschen (Elberfeld) verdrängt worden ist, und hat letzteres heute eigentlich nur der Konkurrenz Belgiens zu begegnen.

In schwarzen und farbigen Lustres, sowohl schlicht als façonnirt, kann Deutschland vorläufig nicht mit England konkurriren, welches früher wohl ausschließlich diesen Artikel fabrizirte, während deren Fabrikation in Deutschland weit jüngeren Datums ist. Es ist daher wohl möglich, daß mit der Zeit auch hierfür, ebenso wie für Zanella, die Deutsche Fabrikation solche Fortschritte macht, daß sie sich England ebenbürtig zur Seite stellen kann.

In Fantasiestoffen für Frauenkleider arbeitet der hiesige Platz ebenso gut mit Deutschland, als mit England und Frankreich und leistet namentlich in wohlfeilen Stoffen Sachsen sehr viel.

21) Importhaus Buenos Aires. Fr. 1 und 2. Aus Deutschland kommen: Kleiderstoffe aus Baumwolle und Wolle mit oder ohne Seide; die Sortimente sind häufig recht gut, indessen sind die Preise sehr hoch und wird selten dabei verdient; ordinäre und alle glatte Waare wird von England bezogen, auch werden gute Dessins in mittleren Qualitäten in England imitirt, die dann bedeutend wohlfeiler einstehen.

Halbwollne Zanellas aus Elberfeld und Barmen.

Filz-Satteldecken aus Sachsen.

Halbwollne oder mit Seide gemischte Tischdecken aus Sachsen.

Gemusterte halbleinene Hosenstoffe aus Sachsen, Bayern und Schlesien.

Ganzleinene, glatte kommen wohlfeiler aus England. Leinene und halbleinene Tischtücher und Servietten aus Schlesien und Sachsen. Leinene Taschentücher ebenfalls daher, werden aber von der Englischen Waare, die recht wohlfeil und in hübscher Aufmachung kommt, geschlagen. In anderen Leinenwaaren scheint Deutschland noch weniger konkurriren zu können. Betttücher-Leinen kommt wohlfeiler aus Belgien und Frankreich. Segelleinen, Leinen für Catres, Packleinen für Wollballen ꝛc. kommen aus England.

Halbwollne Ponchos und Mantas kamen aus Elberfeld, werden aber jetzt, besonders die schweren Qualitäten, von England geliefert. England liefert außerdem fast ausschließlich: Halbwollne Tuche in allen Qualitäten für Militär, Civil und Ponchos. Achtelwollne Meltons, Ratinés, Buckskins und andere halbwollne ordinäre Stoffe für Männerkleidung zu sehr wohlfeilen Preisen. Aus Deutschland kommt etwas in einer besseren Qualität, die für Damenkonfektion verwandt wird. Halbwollne Merinos, schwarze und koulcurte, kommen von England.

22) Importhaus Asuncion. Dagegen werden gemischte Waaren, ordinäre und halbfeine Tuche und Kasimire, sowie Umschlagtücher (sogenannte Tapados) fast ausschließlich Deutschen Ursprungs sein. Es ist von hier aus nicht möglich, zu beurtheilen, weshalb die ordinäre Bayeta und die feinen Tuche nicht von Deutschland importirt werden.

II. Eisen- und Kurzwaaren.

a. Eisenwaaren.

26) Importhaus Buenos Aires. ad 1. Von Deutschland kommen: blanke Waffen; Federmesser, gewöhnliche, mittlere und feinere Sorten; Scheeren, gewöhnliche, mittlere und feinere Sorten; Rasirmesser, Tischmesser und Gabeln, Schlachtermesser, Küchenmesser, Gemüsemesser, Dolchmesser, Dolche und Dolchklingen. Sämmtliche genannten Artikel kommen von Solingen.

ad 2. Die Deutsche Industrie kann mit der ausländischen nicht konkurriren in Feuerwaffen, ganz feinen Federmessern, mehreren Sorten großen Schlachtmessern und ganz ordinären Küchenmessern.

ad 3. Ich kann es mir nicht versagen, meine Befriedigung auszudrücken, daß es in den letzten Jahren angestrengten Bemühungen gelungen, der Deutschen und speziell der Solinger Industrie Positionen zurückzuerobern, die sie total verloren hatte. Im Allgemeinen herrscht in Deutschland bei vielen Fabrikanten noch die Ansicht vor, für den Export nach fremden Ländern und speziell nach Amerika und vollends Südamerika sei jede Qualität, und sei sie noch so schlecht, immer noch gut genug. Es ist dieses ein Irrthum, dem nicht entschieden genug entgegengetreten werden kann und der für dieses Land die traurigsten

Folgen für die Deutsche Industrie gehabt hat. Im Großen und Ganzen verlangt man hier gute Waare und bezahlt dafür gerne auch entsprechende Preise. Dieses haben Engländer und Franzosen schon seit Langem begriffen und sich durch gute Waare ein ganz bedeutendes Absatzfeld in diesem Lande verschafft auf Kosten der Deutschen Industrie. Dabei will ich nicht verhehlen, daß hiesige Deutsche Häuser, die Solinger Messerschmiedewaaren und andere Eisenwaaren nur nebenbei führten und deren Agenten und Vertreter drüben, besonders in Hamburg, theilweise Schuld daran tragen, daß die Deutschen Fabrikanten glaubten, für noch so schlechte Waare hier noch ein lohnendes Absatzfeld zu finden. Ohne den einzelnen Artikeln ein spezielles Studium zu widmen (und gerade keine Branche erfordert ein solches mehr, als Eisenwaaren) und ohne die Bedürfnisse des Platzes zu kennen, war es die Hauptaufgabe dieser Herren, die Waaren so wohlfeil wie nur möglich einzukaufen. Daß die Qualität der Waare vor und nach darunter leiden mußte, war selbstverständlich. — Was weiter dazu beigetragen, der Deutschen Industrie zu schaden, sind Konsignationen nach hier gewesen, die, ohne Kenntniß der nach hier gangbaren Muster und Modelle, sehr oft aus Waaren der zweifelhaftesten Qualität bestanden und die, da sie naturgemäß keinen raschen Absatz finden konnten, zuletzt in Auktionen à tout prix verkauft wurden. Natürlich litt unter dem schlechten Resultat derartiger Auktionen in erster Linie der betreffenden Aussender, aber indirekt schädigte er auch in hohem Grade die ganze Deutsche Industrie.

In den letzten Jahren ist es in der Eisenwaarenbranche in mancher Hinsicht bedeutend besser geworden, hauptsächlich verursacht durch langjährigen Aufenthalt sachverständiger Vertreter Solinger und Remscheider Häuser, deren Berichte, auf eigene Erfahrungen gestützt und unter Kenntniß der von anderen ausländischen Fabriken gebrachten Muster und Qualitäten, der vaterländischen Industrie werthvolle Aufschlüsse über die Bedürfnisse dieses Landes gegeben und theilweise diesen Markt für manche Artikel derselben wiedererworben haben.

In Nachstehendem erlaube ich mir auf die einzelnen Artikel überzugehen:

Blanke Waffen. In blanken Militärwaffen versorgt die Solinger Industrie den hiesigen Markt ausschließlich und bezieht die Argentinische Regierung schon seit mehreren Jahren ihren Bedarf an diesen Waffen ausschließlich aus Solingen und hat solche besonders im vergangenen Jahre sehr ansehnliche Ordres gegeben. Auch in dieser Branche war Jahre hindurch, besonders in Kavalleriesäbeln, nur die ordinärste Waare nach hier ausgesandt worden und fand wegen der vielen Unruhen in früheren Jahren immer Abnehmer. Die politischen Zustände haben sich aber sehr verändert, das Gefühl der nationalen Einheit ist allgemeiner geworden im ganzen Lande und damit die Wahrscheinlichkeit partieller Revolutionen geringer. Der Absatz ordinärer Kavalleriesäbel wird daher muthmaßlich bedeutend geringer werden, wenn nicht ganz aufhören. Mehr wie entschädigt wird aber unsere Deutsche Industrie durch den Beschluß der hiesigen Regierung zur Bewaffnung ihrer Armee in Zukunft die besten Waffen anzuschaffen, da in militärischen Kreisen hier sich doch die Ansicht Bahn gebrochen, daß das Beste auf die Dauer, wenn auch momentan theurer, doch das Billigste sei. — Auch in Offizierwaffen ist es gelungen, die ausländische Konkurrenz fast ganz zu verdrängen, so daß sogar die Pariser Industrie, die früher ganz ansehnliche Partien Offiziersäbel mit vergoldeten Monturen lieferte, nur noch sehr wenig mehr nach hier sendet. In sauberer Ausführung und Vergoldung ist Solingen jetzt der Französischen und speziell der Pariser Industrie gleich, wenn es sie nicht schon übertrifft. Da aber außerdem die Stahlmonturen die vergoldeten zum größten Theil verdrängt haben, mit Ausnahme bei den Marine-Offiziersäbeln, so wird auch für die Zukunft der Absatz in Offiziersäbeln, aller Wahrscheinlichkeit nach, der Deutschen Industrie gesichert bleiben, da auch bisher schon die Stahlmonturen der Pariser nicht mit der Solinger Industrie in Bezug auf Qualität und Preis konkurriren konnten.

Federmesser. In gewöhnlichen und mittleren Qualitäten Federmesser dominirt Solingen ausschließlich, dagegen in feineren Waaren wird hier, und auch mit Recht, die Englische Waare und besonders die der Fabrik von Rodger u. Sons vorgezogen. Diese letztere zeichnet sich durch ausgezeichnete Qualität aus und besonders durch den egalen Gang, den alle ihre Fabrikate haben, und da sie seit vielen Jahren schon immer die gleiche gute Qualität liefert, so ist es trotz vielseitiger Versuche nicht gelungen, deren Absatz Eintrag zu thun. Wohl kommen von Solingen Federmesser in feinen Qualitäten ebenso gut gearbeitet, als von den besten Englischen Fabriken, aber die Produktion ist zu beschränkt und kann, dem Anscheine nach, in Solingen die Leistungsfähigkeit nicht ausgedehnt werden, welches zu bedauern ist, denn gerade in feinen Federmessern ist ein sehr großer Absatz hier im Lande und werden für Messer von Rodgers u. Sons ganz enorme Preise bezahlt. Die Französische Industrie, obgleich sie sehr gute Waare liefert, kommt für Federmesser hier zu Lande sehr wenig in Betracht, nur ganz ordinäre Messer und Dolchmesser von Thiers in Frankreich (Departement Puy de Dôme) finden noch Absatz.

Scheeren. Auch in diesem Artikel beherrscht Solingen in gewöhnlicher und mittelfeiner Waare ausschließlich den hiesigen Markt, in feineren Sorten dagegen liefert Frankreich unübertroffene Qualität. In ganz feinen Scheeren ist es, mit Bedauern gestehe ich es ein, noch nicht gelungen, gleich gute Waare wie die Französische Industrie zu liefern. Die Art und Weise der Fabrikation in Frankreich für Scheeren ist von der in Solingen ganz verschieden und behält gerade durch diese Eigenthümlichkeit der Französischen Fabrikation die Scheere immer den gleichen sanften Schnitt, welches bei den Solingern, auch den feinsten Sorten, nicht der Fall. Der Preis dieser Französischen Qualitäten stellt sich allerdings bedeutend höher, als der der Deutschen Waare, aber man bezahlt hier gern diesen höhern Preis, wenn man nur gute Waare erhält. Das für feine Französische Scheeren verwandte Material nimmt dabei einen so hohen dunkeln Grad von Politur an, wie ich ihn gleich noch bei keiner Solinger Scheere gesehen habe. Die Englische Industrie liefert in Scheeren keine besonders gute Waare, dabei sind ihre Muster alle höchst plump und geschmacklos, der Absatz derselben ist daher höchst gering.

Rasirmesser. Zum größten Theil kommen diese noch von England und Frankreich, doch ist es in den letzten Jahren gelungen, den besseren Qualitäten Solinger Messer auch hier Eingang zu verschaffen und haben solche rasch Anklang gefunden.

Tischmesser und Gabeln. Der Absatz hierin ist noch nicht so bedeutend, als er sein könnte, theilweise gefallen die Deutschen Façons nicht und dann liefern England und Frankreich sehr gute und dabei wohlfeile Waare; namentlich letzteres excellirt in geschmackvollen Façons. In den letzten Jahren ist jedoch auch in diesem Artikel der Absatz des Deutschen Fabrikats bedeutender geworden, und wenn man sich drüben mehr den Französischen Modellen und Mustern anzubequemen versteht, so wird er allem Anscheine nach immer bedeutender werden.

Schlachtermesser, Küchen- und Gemüsemesser. Diese waren bis vor wenigen Jahren in Folge der nach hier gesandten schlechten Qualität durch die Französische und Englische Waare fast ganz verdrängt, erst fortgesetzten Bemühungen und eingehenden Berichten über die nach hier gangbaren und verkäuflichen Muster und

Qualitäten ist es gelungen, der Deutschen Waare wieder Eingang und Absatz zu verschaffen. Nicht verhehlen aber kann ich, daß die Französische Industrie in diesen Messern, und besonders in Schlachter- und Küchenmessern, ganz Ausgezeichnetes liefert, und darin immer mehr Leistungsfähigkeit entwickelt, so daß es fortgesetzter Anstrengungen der Deutschen Fabrikanten bedarf, wenn unsere Industrie der fremden und besonders der Französischen den hiesigen Markt streitig machen will. Vieles ist in den letzten Jahren in diesem Sinne geschehen, aber noch Manches bleibt zu thun, ehe wir sagen können, unsere Waare ist der Französischen an Qualität gleich.

Dolche, Dolchmesser und Dolchklingen. Der Absatz in diesen Artikeln ist nicht so bedeutend, als in den anderen schon erwähnten Artikeln, jedoch partizipirt die Deutsche Industrie hieran mit einem ganz ansehnlichen Theile.

Feuerwaffen. Hierin wird von Deutschland nach diesem Lande fast Nichts gemacht, da eben die Fabriken, wie sie sich in Lüttich entwickelt haben, bei uns fehlen. Gewöhnliche Revolver, Jagdgewehre, sowohl Piston- als Lefaucheux und Centralfeuer in gewöhnlicher Qualität kommen fast ausschließlich aus Belgien, feinere Waaren aus England. Militärwaffen dagegen, sowohl Gewehre, Karabiner, als auch Militär-Revolver, liefern fast ausschließlich nach hier die Vereinigten Staaten, deren maschinenmäßig gearbeitete Waffen allen anderen den Rang abgelaufen haben; auch die hiesige Regierung bezieht ihren Bedarf daher. Erst in neuerer Zeit ist in Berlin eine Fabrik entstanden, welche auf Amerikanische Art Militär-Revolver maschinenmäßig herstellt. Die Muster dieser Fabrik haben, verglichen mit den Amerikanischen, allgemeinen Beifall gefunden und zweifle ich nicht, daß es gelingen wird, diesem Produkt Absatz zu verschaffen.

Es ist somit klar, daß es sehr schwer sein wird, direkt zur Hebung der vaterländischen Industrie in den Sorten, wo sie noch nicht konkurrenzfähig mit dem Auslande ist, etwas zu thun. Es kann dieses nur geschehen durch eingehende Beobachtung des hiesigen Marktes und durch genaue Berichte über die Qualität und die Modelle der von anderen Ländern nach hier gelieferten Waaren und vor allem durch ein entschiedenes Auftreten drüben gegen die oben schon erwähnte, weitverbreitete Ansicht bei Fabrikanten, daß zum Export nach diesen Ländern jede Qualität, so schlecht sie auch sein möge, immer noch gut genug sei.

ad 4. Der Bezug von England und Frankreich ist im Allgemeinen nicht viel bequemer und rascher für die genannten Artikel, als von Deutschland, da speziell die Solinger Industrie in Antwerpen einen Verschiffungshafen besitzt, der, wenn auch nicht so bequem gelegen, wie Liverpool für die Sheffielder und Birminghamer Industrie, doch erlaubt mit den Französischen Fabrikplätzen zu konkurriren, und gerade die Französische Industrie ist die gefährliche Konkurrentin der Deutschen geworden hier am Platze in Bezug auf Messerschmiedewaaren. Bei dieser Gelegenheit ist zu bemerken, daß ich in einer Reihe von Jahren die Beobachtung gemacht, daß die Verbindung zwischen den Fabrikplätzen des Bergischen Landes und Antwerpen einerseits und Bremen und Hamburg andererseits noch vieles zu wünschen übrig läßt und daß solche manchmal ungemein viel Zeit erfordert. Meiner Ansicht nach liegt die Ursache dieser mangelhaften Verbindung daran, daß Solingen und Remscheid, die beiden Hauptfabrikplätze des Bergischen Landes nur durch sogenannte Sackbahnen mit dem Haupteisenbahnnetze kommuniziren und daß es nicht eher besser wird, als bis eine durchgehende Eisenbahnlinie diese beiden Plätze berührt und sie dadurch in bessere Verbindung sowohl mit dem Belgischen Hafen Antwerpen, als auch mit den Deutschen Nordseehäfen bringt.

27) Importhaus Buenos Aires. 1) Vorzugsweise liefert Deutschland solche Eisen- und Kurzwaaren, bei denen weniger der Kostenpreis des Rohmaterials in Betracht kommt, als der Arbeitslohn. Es sind dies im Allgemeinen:

Werkzeuge aller Art, die in Remscheid und Umgegend hauptsächlich, auch in Thüringen fabrizirt werden.

Messerwaaren und blanke Waffen, Solingen.

Schlösser von Eisen und Messing für Thüren und Möbel, deren Fabrikation in den Distrikten Velbert, Werden a. d. R. u. s. w. zu Hause ist.

Ketten, polirte, lackirte und galvanisirte, polirte Haken, Oesen, Schraubringe, Kistengriffe, Riegel, Drahtgewebe, Springfederdraht ꝛc. kommen von Iserlohn, Altena, Lethmathe, Lüdenscheid.

Kleine Messing-Gußwaaren, wie Ringe, Knöpfe, Haken, Polsternägel, Charniere, von Altena; Holzschrauben von Schwelm, Hagen ꝛc.; Sensen von Westfalen; Drahtnägel von Düsseldorf ꝛc.; Einzäunungsdraht von Düsseldorf, Hamm ꝛc.; Stabeisen, eiserne Balken von Oberhausen, Dortmund, Saarbrücken ꝛc.; Zink von Schlesien; Holzwaaren, wie Goldleisten, Schubladenknöpfe, Holzkrahnen, Holzgardinen von Hamburg, Thüringen ꝛc.; Neusilberwaaren von Iserlohn, verzinnte Eisenwaaren von Remscheid, Revolverpatronen und Zündhütchen von Düsseldorf und Hannover, verschiedene Farbwaaren von Nürnberg und der Rheinprovinz; Bindfaden und Schnüre von Bayern u. a. m.

2) Nicht konkurrenzfähig ist Deutschland vorab im Großen und Ganzen in solchen Artikeln, wo mehr der Kostenpreis des Rohmaterials und die Wohlfeilheit der Verkehrswege in Betracht kommen.

Es gehören dahin die groben Englischen Eisenwaaren, wie Dachbleche, Eimer, Gußwaaren, Hohlgußwaaren, schwere Ketten, Tauwerk, Weißblech ꝛc. — Ferner aber auch in Artikeln, deren Herstellung in anderen Ländern von jeher betrieben und die trotz mannigfacher Bestrebungen in Deutschland noch nicht mit Erfolg hat aufgenommen werden können. Wir nennen Schlösser, namentlich Thürschlösser und Gehänge (Charnières), deren Fabrikationssitz im ganzen nördlichen und nordöstlichen Frankreich ist; viele Versuche Deutscher Fabrikanten haben bisher zu keinem wirklichen Erfolge geführt, sei es, daß sie mit den Preisen nicht auskamen oder aber den eigenen Geschmack der Franzosen nicht herauszubekommen im Stande waren.

Ferner nennen wir Schafscheeren. Auch in diesem Artikel haben sich Deutsche Fabrikanten häufig versucht, ohne aber zu reussiren. Es ist ihnen nicht möglich gewesen, die richtige Qualität, wie Sheffield sie liefert, herzustellen und wo sie solches nur annähernd erreichten, war der Preis auch wieder höher, als der der Engländer oder wenigstens ebenso hoch.

In vielen Nordamerikanischen Artikeln ist ferner eine Deutsche Konkurrenz bisher unmöglich gewesen. Nordamerikanische Aexte vereinigen ausgezeichnete Qualität mit perfektem Aussehen, welche beiden Hauptfaktoren in Deutschland nicht in gleichem Maße haben erreicht werden können, außerdem hat man in Deutschland Schwierigkeiten hinsichtlich der Preise.

Schwieriger noch dürfte die Konkurrenz sein in Nordamerikanischen Artikeln, bei denen die Verwendung von Holz eine Rolle spielt, wie Handbeile, Schaufeln und Spaten, Pflüge und Agrikulturgeräthe überhaupt. Deutschland besitzt nicht die vorzüglichen und wohlfeilen Holzsorten, wie Nordamerika, und steht deshalb schon bedeutend nach.

Es lassen sich noch viele Fälle zitiren, in denen Deutschland bis jetzt nicht gegen das Ausland konkurriren kann und ist

ad 3) zu bemerken, daß eine Abhülfe im Allgemeinen, ähnlich wie ein Kaufmann in jungen Jahren sich im Auslande die Kenntnisse zu erwerben sucht, dadurch herbeizuschaffen sein dürfte, wenn junge intelligente Handwerkersöhne sich dieser Frage mehr widmeten und die Fabrikation durch eigene praktische Anschauung im Auslande erlernten, um sie später im Vaterlande einzubürgern.

Zur selben Frage gehörig, möchten wir aber auch noch ganz besonders auf die Vortheile hinweisen, welche England, Frankreich und Belgien hinsichtlich der Verkehrswege gegen Deutschland haben. Erstere drei Länder besitzen bequeme Wasserwege (Kanäle), die den Transport der Rohmaterialien, sowie fertiger Produkte, zu sehr wohlfeilen Preisen ermöglichen, was z. B. bei den ad 2 angeführten groben Artikeln sehr ins Gewicht fällt. Derartige Kanäle existiren in Deutschland nicht oder doch nur in verschwindend geringem Maße und fehlen in den Industriebezirken Rheinlands und Westfalens z. B. ganz.

4) Wir wissen nicht, inwiefern der Bezug von Frankreich und England bequemer sein sollte. Etwas rascher ist er vielleicht dadurch, daß diese Länder dem unsrigen näher liegen, die Reise daher um einige Tage weniger, als von Hamburg oder Bremen, zurückgelegt werden kann.

Schließlich möchten wir noch auf den üblen Einfluß hinweisen, den Konsignationen von Eisenwaaren an Häuser, die in der Branche sonst nicht arbeiten, verursachen. Die unausbleibliche Folge von derartigen Konsignationen ist ein Werfen des Artikels und verlustlassendes Resultat für den Fabrikanten, der seinen Zweck, größere Partien zu realisiren, auf diese Weise nicht auf die Dauer erreicht. Durch eben dieses Bestreben, mittelst solcher Konsignationen größere Geschäfte zu erzielen, werden aber diejenigen, die ausschließlich in der Branche arbeiten und den Artikel kennen, verhindert, von dem Fabrikanten zu kaufen, was sie thun müßten, kämen die Waaren nicht in Konsignation — und häufig im Ueberfluß — der Produzent würde sich, wenn er nur fest verkaufte, besser stehen, sein Umsatz würde zweifellos nicht geringer werden und endlich würden seine Produkte im Allgemeinen sich einer besseren Lage erfreuen.

28) Importhaus Buenos Aires. — — — — — —

Worüber einige Notizen zu geben mir möglich ist, besteht in Achsen und Federn für Wagen, welche wegen wohlfeilerer Preise vorzugsweise von Paris importirt werden, da das Deutsche Produkt, obwohl vielleicht besser von Qualität, mit jenem nicht konkurriren kann, wovon den Grund der Fabrikant selbst am besten erforschen und durch Aenderungen bei der Wahl des Rohmaterials und der Arbeitsweise vermeiden kann.

Kavalleriesäbel, Tisch- und Taschenmesser und Scheeren kommen meistens von Solingen, Hagen und Umgegend, und scheint die Deutsche Industrie die Vorhand darin zu behaupten. Feine Taschenmesser werden mit Englischem Stempel versehen, und selbe alsdann als Rodger-Fabrikat in den Handel gebracht.

29) Importhaus Buenos Aires. 1) Eisen und Kurzwaaren, welche in der Argentinischen Republik von Deutschland importirt werden, beschränken sich im Allgemeinen auf Eisendraht für Einfriedigungszwecke, Draht für Blechschmiede, Vogelbauer oder Fallenfabrikanten, geglühte und galvanisirte sowie auch verkupferte Eisendrahtarten, Drahtstifte, Schrauben, Schlösser, Zangen, Bohrer, Messer, Scheeren, ordinäre Handwerkszeuge, Sporen, Steigbügel, Gebisse, Nähmaschinen, Nadeln, Sensen, Ketten, Ringe, Löffel und Gabeln von verzinntem Eisen, von Zinn, Neusilber und besonderen Metallen, Blechwaaren, Drahtgewebe, Lampen, Iserlohner Bronzewaaren, polirte Messingwaaren, Feilen, Aexte, Beile, Hämmer, Hauer, verzinnte und emaillirte Kochgeschirre, Bindfaden, Seile, blanke Waffen, Feuerwaffen, Zündhütchen, Patronen ꝛc., und gehören zum größten Theil der Westfälischen und Rheinländischen Industrie, sowie auch Elsaß und Lothringen an. Unbedeutend ist der Import von Berliner Thür- und Fensterbeschlägen.

2) Nicht konkurriren kann die Deutsche Industrie in landwirthschaftlichen Instrumenten, wie solche von renommirten Fabriken der Vereinigten Staaten, als Mähmaschinen, Pflüge, Schaufeln und Spaten mit Stiel, Heu- und Mistgabeln, Aexten und Beilen hier in großen Massen eingeführt werden. Ebensowenig in den groben Englischen Gußwaaren, in der wohlfeilen Englischen Hohlwaare, wie Kessel, Pfannen, Kochtöpfe, Blechschaalen, ferner Schafscheeren, wohlfeile Einfriedigungsdrähte, Weißblech, Bandeisen, Stabeisen, galvanisirte Eisenplatten für Bedachungszwecke, Blei und Zinn in seinen verschiedenen Formen, sowie in den gewöhnlichen Artikeln, deren Massenproduktion bei möglichst geringen Verladungsspesen bis an Bord, in günstiger gelegenen Ländern natürlich wohlfeiler zu beschaffen ist, als in Deutschland.

3) Diesem Uebelstande ließe sich nur abhelfen, durch die Anlage wohlfeiler Wasserstraßen, sowie durch Ermäßigung der Eisenbahnfrachten. Der komparative Werth der Waaren verschiedener Länder für den Export kann sich immer nur auf den Einstandspreis der Waare an Bord basiren, und so ist es klar, daß wir in Deutschland bei gleicher Leistungsfähigkeit gerade von dem Export der großen Artikel ausgeschlossen sind, weil die Beförderungskosten bis zum Verschiffungsorte dieselben häufig um 25 pCt., ja sogar bis 50 pCt. und mehr, erhöhen.

4) Der Bezug Englischer und Französischer Eisenwaaren ist bequemer, weil die Fabrikate dieser Länder hier zum großen Theil eingebürgert und bekannt sind, und sich in der Ausführung der Waaren, mit Bezug auf Verpackung, Emballage ꝛc., seit langen Jahren dem Geschmack und den Eigenthümlichkeiten des Landes angepaßt haben; er ist bequemer, weil viele der großen Absatzartikel dort beständig in Fabrikation sind, Lieferanten, Arbeiter ꝛc. also schon langjährige Erfahrung darin besitzen, und schließlich aus denselben Gründen die Lieferung schneller erfolgen kann. — Alle größeren Etablissements sind den Abnehmern bekannt, besitzen und versenden Musterbücher mit Zeichnungen und allen nöthigen Angaben mit Bezug auf Maße und Grundpreise, und da man bei diesen Leuten, mit wenigen Ausnahmen, immer auf gleiche Qualitäten, auf gleiche Typen rechnen kann, so verändert man sich in der Regel nur dann, wenn wirklich Besseres geleistet oder angeboten wird.

Auch fehlt in Deutschland ein Centralpunkt, an welchem man mit Leichtigkeit eine Uebersicht haben könnte von dem, was geleistet werden kann; wo z. B. ein Ueberseeischer, welcher der Deutschen Sprache nicht mächtig ist, auch ohne Vermittelung vieler Zwischenhändler vertrauensvoll seine Auswahl treffen könnte, um dann die betreffenden Fabrikanten selbst aufzusuchen und sie mit den Veränderungen bekannt zu machen, welche hier andere Gewohnheiten, andere Gebräuche, häufig sowohl in der Form, wie in der Qualität, erheischen.

27) Importhaus Buenos Aires. §. 1. Artikel, in denen Deutschland neuerdings gegen andere Länder konkurrenzfähig ist, sind ziemlich alle Sorten Draht, Drahtstifte und Holzschrauben; im Uebrigen jedoch ist der Import Deutscher Eisenwaaren hier sehr limitirt und beschränkt sich meistens auf mancherlei kleine Artikel, deren Bedeutung im Vergleiche zu dem Bezug von anderen Ländern winzig klein bleibt. Was wir in unserer Branche von Deutschland importiren, sind außer dem obenerwähnten Draht, Stiften ꝛc., soge-

nannte Remscheider und Solinger Artikel, welche, wie der Name sagt, in jenen Orten oder deren Umgebung angefertigt werden. Artikel, welche sich einigermaßen in Quantitäten von Deutschland importiren lassen, sind beispielsweise nur folgende: Dünne Ketten, die besseren und mittleren Sorten Schlösser für Thüren, Mobilien, Kisten und Koffer, die mittelmäßigen Sorten Messer und Gabeln, mit sonstigen Messern, als Dolch-, Stech- und Schlachtermessern, bricht sich in neuerer Zeit Solingen merklich Bahn, die geringeren Sorten Sägen; auch Feilen, Bindfaden, dünne Stricke, Bürsten und seit einigen Jahren auch gute Beschläge für Bauten, meistens diese letzteren von Berlin.

§. 2. In den großen Artikeln, außer jenen, welche unter §. 1 hier aufgeführt sind, kann Deutschland entschieden nicht konkurriren. Dieses sind zunächst Roheisen in Stangen, Platten ꝛc., verzinnte, verzinkte und gewellte Bleche (Artikel von ganz enormem Konsum, welche bis jetzt ausschließlich von England gebracht werden); Zink, wenngleich ein kleiner Theil ab und an von Deutschland kommt, wird dieser Artikel doch zum großen Theil von Belgien bezogen; außer diesen sogenannten Stapelartikeln entgeht Deutschland aber auch bis jetzt noch fast der ganze Konsum der hundertfältigen kleineren Artikel, als alle wohlfeilen Sorten Schlösser für Thüren, Mobilien, Kisten und Koffer, und ganz besonders die Vorhängeschlösser, in denen Deutschland gänzlich konkurrenzunfähig ist; Riegel, Charniere, die schweren Schrauben und Mutterschrauben, alle Sorten Ketten, außer den ganz dünnen, wie in §. 1 bemerkt; gestanzte und verzinnte Küchen-Utensilien, als Kasserolen, Pfannen, Kessel, Löffel ꝛc., Kaffeemühlen, Sensen, Beile, Schaufeln, Heugabeln, Pflüge, sowie alle Ackerbaumaschinen, von welchen letzteren sieben Achtel bis jetzt die Vereinigten Staaten liefern, den Rest England; gute Tischlerwerkzeuge, Sägen ꝛc., Tauwerk, Schafscheeren (welchen Artikel man nur ausschließlich von England importiren kann), ordinäre Gußwaaren, als Töpfe, Pfannen, Bügeleisen, Brunnenrollen ꝛc., Gebisse und alle sonstigen Beschläge für Pferdegeschirre.

§. 3. Durch die Befolgung nachstehender Bemerkungen würde unserer Ansicht nach diesem Uebelstande mindestens theilweise abgeholfen werden:

Erstens sollten Deutsche Fabrikanten ganz genau das liefern, was von ihnen nach zu dem Zwecke gesandtem Muster, Zeichnung oder Beschreibung verlangt wird, doch nicht ihrem eigenen Kopfe bei der Ausführung eines Auftrages folgen, indem der Besteller gewöhnlich am besten beurtheilen kann, was sich für sein spezielles Land eignet. Uns ist es beispielsweise vorgekommen, daß ein Fabrikant, welcher einen Artikel nicht nach Vorschrift geliefert, auf die ihm demzufolge gemachten Reklamationen antwortete, er habe so geliefert, wie es in seiner Fabrik üblich, wodurch natürlich der ganze Zweck des Auftrages verfehlt wurde. Zweitens muß sich der Fabrikant, welcher ein neues Land für seine Artikel sucht, bei Berechnung seines Preises nicht danach richten, wie viel ihm der Artikel kostet (oft sogar bei dessen erster Produktion), sondern muß seine Forderung danach abmessen, zu welchem Preise der Konsument denselben Artikel in einem anderen Lande kaufen kann, beziehungsweise zu welchem Preise derselbe, unter Berücksichtigung der etwaigen Differenz in den Transportspesen nach dem Lande, welches ihn konsumiren soll, anderweitig sich legen läßt, wobei auch die Kosten der Verpackung zu berücksichtigen. Drittens müssen Deutsche Fabrikanten unterlassen, den bei ihnen bestellten Artikel sofort durch ihre Agenten in den größeren Exportplätzen, z. B. Hamburg, allen solchen Häusern anzubieten, welche mit demselben Lande Geschäfte machen; ganz besonders darf solches aber nicht geschehen, wenn ihnen ein Haus einen neuen speziellen Artikel aufgegeben hat, und vollends sollten die Fabrikanten nie Artikel nach einem Lande zum Verkaufe für ihre eigene Rechnung konsigniren, für welches derselbe Artikel bei ihnen bestellt oder gekauft worden. Die Konsignationswuth der Deutschen Fabrikanten hat dem überseeischen Geschäfte ganz enormen Schaden zugefügt, indem dadurch der Platz mit Waaren überschwemmt wird und diese dann von solchen Häusern, welche die Konsignationen der Fabrikanten empfangen, wohlfeiler verkauft werden, als sie jenen einstehen, die einen festen Kauf beim Fabrikanten machten. Konsignationen sind dem soliden Geschäfte ganz entschieden schädlich, verderben den Markt, und haben eine gänzliche oder theilweise Einstellung der festen Orders, welche doch die Basis jedes soliden Geschäftes bilden, zur Folge, weshalb mit allen Mitteln auf eine ganz bedeutende Einschränkung aller Konsignationssendungen hingearbeitet werden sollte.

Dieser Frage 3 lassen sich jedoch noch einige andere Bemerkungen hinzufügen, welche einigermaßen die Ursache bezeichnen, warum die Deutschen Eisenwaaren hier so geringen Eingang gefunden haben.

In früheren Jahren, als der Konsum dieses Landes noch ein geringer war und daher noch größere Leichtigkeit, den Geschmack in eine oder andere Bahn zu lenken, wurden von Deutschland meistens nur schlechte plumpe Nachahmungen der Artikel anderer Länder importirt, bei denen man nur die Wohlfeilheit im Auge hatte; die Fabrikanten anderer Länder waren bereit, eine Zeit lang mit geringem oder gar keinem Verdienste zu arbeiten, zufrieden, bis sich ihre guten Artikel, die den wahren Namen des Fabrikanten und Fabrikortes trugen, selbst beliebt machten, während die Deutsche Industrie sich durch die Manier, alles mit London und Paris zu bestempeln, in Mißkredit gebracht hat; und, um gerecht zu sein, müssen wir hier hinzufügen, daß die Schuld daran wohl nicht allein an den Fabrikanten liegt, sondern auch darin, daß der Deutsche im Allgemeinen das für besser hält, was außerhalb seines Vaterlandes fabrizirt worden ist und der Deutsche Kaufmann im Auslande daher auch viel leichter geneigt ist, seine Aufmerksamkeit den Industrien anderer Länder zuzuwenden, wo ihm ohnehin stets mehr Facilitäten geboten werden.

Dieser wunde Punkt muß also ebenfalls beseitigt werden, und solches geschieht gewiß am besten, wenn der Deutsche Fabrikant in der Heimath den Deutschen Kaufmann im Auslande bevorzugt und ihn durch besonders günstige Bedingungen veranlaßt, seine Aufmerksamkeit mehr der heimathlichen Industrie zuzuwenden; denn wenn auch der Patriotismus der Deutschen im Auslande noch so groß ist, wird er doch ganz natürlich seine eigenen Interessen zunächst im Auge haben.

Ferner ist ein engerer Verkehr zwischen dem Fabrikanten und dem überseeischen Kaufmann dringend nöthig; die Agenten, welche heute noch vielfach dazwischen stehen, sind hinderlich und mehr noch als das, verderben und zerstören vielfach das ganze Geschäft, nicht allein, daß der Artikel um so theurer wird, je mehr dabei verdienen wollen, sondern die Agenten verursachen viel größeren Schaden dadurch, daß sie zu sehr publiziren, welchen Artikel dieses oder jenes Haus ihnen bestellt hat. Und wenn die Fabrikanten die Ansicht haben, dadurch, daß sie Agenten mit dem Verkaufe beauftragen, schneller ein großes Quantum in ein Land gebracht und dadurch ihre Interessen gefördert zu sehen, so ist solches entschieden eine irrige Ansicht, denn eben durch solche gar zu leichte Ueberfüllung wird nur zu oft der ausländische Markt für einen Artikel für immer verdorben.

Um den §. 3 zu beschließen, müssen wir endlich noch auf die Nothwendigkeit aufmerksam machen, daß Deutsche Fabrikanten suchen

müssen, solche Arbeiter heranzuziehen, welche längere Zeit im Auslande thätig gewesen sind. Die Deutschen Eisenwaaren zeichnen sich besonders durch ihre Plumpheit und Steifheit aus, und speziell in der Hinsicht können sie sehr viel von den Vereinigten Staaten von Amerika lernen; die dortigen Artikel, wenn auch vielfach etwas leicht, zeichnen sich stets durch angenehme für ihren Zweck geeignete und praktische Formen, sowie ganz besonders durch ihren finish (was sich eben am besten durch dies Englische Wort sagen läßt) aus.

§. 4. Wir haben keinen wesentlichen Unterschied in größerer oder geringerer Bequemlichkeit des Bezugs von England oder Frankreich gefunden, doch ist die Lieferung von jenen Ländern gewöhnlich rascher. Eine bedeutende Anzahl wichtiger Artikel aus den neuen Reichsländern, Elsaß und Lothringen, kommen bis heute nur über Frankreich und als Französische Artikel hierher.

Die Deutsche Packung ist meistens unpraktisch, plump, mit einer unnützen Raumverschwendung, auch unnützen Papierverschwendung und deswegen zu theuer, und wenn die Kollis zu groß, steigen auch die Transportspesen mehr als nöthig; hinsichtlich Packung gehen entschieden die Vereinigten Staaten von Amerika allen Ländern voran, weshalb man den Fabrikanten nur rathen kann, ihre Packer in jenem Lande eine Lehre machen zu lassen.

31) Importhaus Asuncion. ad 1) Drahtstifte, Hufnägel, Draht zu Einzäunungen mit den entsprechenden Klammern, Stangeneisen, Feilen, Hämmer, Waldmesser, Messer und Gabeln, Schlösser, Ketten, Töpfe, Pfannen, galvanisirtes Eisenblech, landwirthschaftliche Geräthe und Werkzeuge, kurz alle in dieses Fach einschlägigen Artikel.

ad 2) Man zieht hier die Nordamerikanischen Aexte, Sägen, den größten Theil der Werkzeuge für Handwerker, landwirthschaftliche Geräthe und Maschinen den Deutschen vor. Die hier importirten Ketten sind gewöhnlich Englischen Ursprungs, die Taue meistens Italienisches Fabrikat. Die Nordamerikanischen Geräthschaften sind wirklich ausgezeichnet und werden im Allgemeinen von den Deutschen hinsichtlich der Zweckmäßigkeit, Leichtigkeit und Güte wohl schwerlich erreicht. Die Nordamerikanischen Pflüge sind hier ausschließlich in Gebrauch. Im Uebrigen beherrschen die Deutschen Eisenwaaren hier den Markt und verschaffen sich immer mehr Eingang. Deutsches Stangeneisen, das hier eingeführt wurde, erwies sich von besserer Qualität, als das Englische. Wenn die Einfuhr aus Deutschland durch direkte Schifffahrt begünstigt würde, so wäre es ein leichtes, den Deutschen Eisenwaaren die fast ausschließliche Herrschaft hier zu sichern, und der Konsum in diesen Artikeln ist nicht unbedeutend.

ad 3) Die hier importirten Deutschen Eisenwaaren sind gewöhnlich geringerer Qualität (Sägen, Feilen, Aexte 2c.), und es würde sich empfehlen, feinere Waaren zu bringen, um das Vorurtheil zu zerstören, daß man feinere Geräthschaften nicht von Deutschland beziehen könne. Ich weiß nicht, ob es Deutschen Fabrikanten gelingen wird, einige Nordamerikanische Werkzeuge zu erreichen oder zu übertreffen.

b. Kurzwaaren. Mercerie-Artikel.

29) Importhaus Buenos Aires. Die mir eingesandten Fragen suche ich in Kürze so gut zu beantworten, als möglich ist, um denen, welchen diese Beantwortung als Auskunft dienen soll, einen oberflächlichen Begriff von den Bedürfnissen des hiesigen Mercerie-Geschäfts, soweit es die Deutsche Industrie angeht, zu geben. So müßte, wenn ich die Frage: 1) Welche Sorten Mercerie-Waaren kommen von Deutschland und von welchen Plätzen? mit Aufzählung der einzelnen Artikel beantworten wollte, eine endlose Liste aufgesetzt werden, und kann ich nur die einzelnen Branchen je nach ihren Bezugsquellen angeben.

Barmen } Elberfeld }	wollne und baumwollne Litzen
	„ „ „ Besatz-Artikel.
	Stoffknöpfe für Herren- und Damenbekleidung, Steinnußknöpfe.
	Gummilitzen, Strumpfbänder 2c.
Lüdenscheid } Altena } Iserlohn }	Metallknöpfe für Damenkleider und Militär.
	„ „ Hosen
	Gürtel- und Hosen-Schnallen.
	Haarnadeln.
	Strick- 2c. Nadeln.
Aachen:	Näh- und Maschinen-Nadeln.
	Nadeln mit Glasknöpfen.
Berlin:	Stickerei-Artikel, Wolle und Seide.
	„ „ Dessins, Muster 2c.
	Strick- und Häkel-Wollen.
	Künstliche Blumen, Mittelqualität.
	Putzfedern 2c. geringe und Mittelqualität.
	Steinnußknöpfe.
	Leder-Arbeiten, Handtaschen, Portemonnaies 2c., Posamentier-Waaren, Frangen und Agrements, gute Qualität.
Freiburg i. B.	Porzellanknöpfe.
Sachsen } Magdeburg } Bayern }	Gewisse Sorten kammwollne Strick- und Stickgarne, baumwollne Rundlitzen.
Annaberg } Buchholz } Köln }	Feine und geringe Posamentier-Artikel.
Berlin } Hannover } Harburg } Mannheim }	Hartgummi-Waaren: Kämme, Schmucksachen 2c.
Nürnberg } Fürth }	Hornkämme, Elfenbein.
	Haken und Augen, Hosenhaken,
	Häkelnadeln, gute Qualität.
Chemnitz:	Handschuhe von Baumwolle und Fil d'Ecosse.
Plauen:	Weißstickerei, gute Qualität.
Schneeberg:	Spitzen von Seide, Wolle und Leinen (Handarbeit).
Sachsen:	Künstliche Blumen, geringe Qualität.
An mehreren Orten:	Nähseide in meistentheils besseren Qualitäten.

In den vorstehend angeführten Waaren ist die Deutsche Industrie leistungsfähiger als irgend eine andere, und wird ihr nur durch Frankreich hier und da der Rang abgelaufen, welches Land, in der Mode tonangebend, die neuen Dessins in der Regel zuerst bringt, natürlich zu weit höheren Preisen als solchen, zu denen einige Zeit nachher dieselben Artikel von Deutschen Fabrikanten geliefert werden. Dieses hat also nur auf diejenigen der genannten Artikel Bezug, welche der Mode unterworfen sind.

Auf Frage 2. In welchen Artikeln kann die Deutsche Industrie mit der ausländischen nicht konkurriren? ist zu antworten, daß Deutschland meistentheils diejenigen Artikel für Export gar nicht fabrizirt, in welchen es gegen andere Länder nicht ankommen kann. Es gehören dahin:

St. Etienne und Basel:	Seidene Bänder.
St. Chamond:	Seidene Schneiderlitzen (Organsins).

Schottland }	Näh- und Häkelzwirne von Baumwolle.
England }	Näh- und Maschinenzwirne von Leinen.
Nottingham:	Imitation-Spitzen.
	Ruchen von Seide und Baumwolle.
	Filet-Handschuhe (Maschinenarbeit).
Birmingham:	Stecknadeln.
	Häkelnadeln, geringe Qualität.
Frankreich:	Filetgewebe (Hand-Arbeit).
Paris:	Putzkämme von Horn, Schildkrot ꝛc.
Gablonz:	Falsche Schmuckſachen, billige.
Paris:	„ „ feine.
Birmingham Frankreich Wien	Perlmutterknöpfe.
St. Gallen:	Weißſtickerei (Bandes brodées), billige.

Fr. 3. Wie ließe ſich dieſem Uebelſtande abhelfen? Dieſe Frage liegt außer meinem Bereich als Abnehmer und kann nur durch den Fabrikanten ſelbſt beantwortet werden. Will der Deutſche die vorſtehenden Artikel mit Erfolg anfertigen, d. h. um mit Engländern und Franzoſen im Ausland konkurriren zu können, ſo muß er ſich dafür wenigſtens ebenſo intelligente wie billige Arbeitskraft heranbilden und ebenſo vortreffliche Maſchinen herſtellen laſſen, wie die Induſtriellen der beiden Nationen.

Unter dieſen Artikeln ſind einige von der größten Bedeutung und von außerordentlichem Konſum, wie die

Seidenen Bänder,
„ Schneiderlitzen,
Näh- und Häkelzwirne von Baumwolle,
Imitation-Spitzen,
Ruchen,
Stecknadeln,
Perlmutterknöpfe,
billigen Bandes brodées,
Näh- und Maſchinenzwirne von Leinen.

Jeder patriotiſch geſinnte Deutſche wird bedauern, daß dieſe Induſtrien ſeinem Vaterland entgehen, und iſt es ſomit die Pflicht der betreffenden Deutſchen Induſtriellen, wie auch der Deutſchen Regierung, dahin zu ſtreben, daß die Anfertigung auch dieſer Waaren ſich in Deutſchland einbürgern möchte. Wir Abnehmer in den überſeeiſchen Ländern, werden bei Zeiten für den Abſatz Sorge tragen, und kann uns nicht der Vorwurf gemacht werden, daß wir bei dieſer Arbeit zurückſtehen. Im Gegentheil iſt den überſeeiſchen Deutſchen Importeuren oft vorzuwerfen, daß ſie in dieſer Hinſicht zu raſch und zu unternehmungsluſtig handeln; faſt immer der Grund, wenn es ihnen ſchlecht ging.

Fr. 4. In welcher Hinſicht iſt der Bezug von Frankreich und England raſcher und bequemer?

Was die Lieferungstermine anbetrifft, welche die Fabrikanten verlangen, ſo läßt ſich kein Vergleich in dieſer Hinſicht anſtellen. Dieſe Termine hängen ganz von den zeitweiligen Verhältniſſen ab:

Ob der Fabrikant mehr oder weniger Aufträge hat?
Ob die Arbeiter williger ſind oder mehr zum Striken geneigt?
Ob das Rohmaterial abundant oder rar iſt? ꝛc. ꝛc.

Im Allgemeinen liefern große Fabrikanten, weil ſie über bedeutende Mittel verfügen, raſcher als kleine. Dieſes iſt in den drei Ländern gleich.

Der Transport von Frankreich oder England iſt nicht raſcher noch bequemer. Die zwei Deutſchen Dampfer-Linien, Bremer und Hamburger, welche uns hauptſächlich die Deutſchen Waaren bringen, laſſen in dieſer Hinſicht Nichts zu wünſchen übrig. Außerdem legen ſowohl in Hävre wie Antwerpen die Engliſchen Steamer der „Lamport and Holt"- und der „Allan"-Linien an. Von Hävre gehen die Franzöſiſchen Dampfer der „Chargeurs Reunis" aus. Dieſe drei Linien eignen ſich gleichfalls zur Verſendung aus Deutſchland nach hier. Wir ſind alſo, was Raſchheit des Transports wie Billigkeit der Frachten anbelangt, in jeder Beziehung zufrieden geſtellt. Mit Segelſchiffen werden ſchon ſeit Jahren keine Mercerie-Waaren von Europa mehr nach hier verladen. — Der einzige Vorwurf, welchen wir den Bremer und Hamburger Linien zu machen haben, iſt eine zu langſame Ausladung der Waare hier im Hafen. Die Meſſagerie- und Engliſchen Steamer liefern hier ihre Muſter-Kollis wie die großen Güter in weit kürzerer Zeit ab. Der Unterſchied iſt 8 bis 10 Tage und noch länger, wenn z. B. ein Deutſcher und ein Franzöſiſcher oder Engliſcher Dampfer am nämlichen Tage hier eintreffen. Die Beſchwerden der ſämmtlichen Deutſchen Importeure wiederholen ſich in dieſer Hinſicht täglich, doch kehren ſich die hieſigen Agenten der beiden Deutſchen Linien nicht daran, und wäre es ſehr gut, wenn von höherer Seite einmal ein Druck ausgeübt würde, dieſem Uebelſtande abzuhelfen.

33) Importhaus Buenos Aires. Das Kurzwaarenfach beſteht aus ſo unendlich vielen Artikeln, daß, wenn man Bogen damit füllen wollte, das Verzeichniß doch nur ein unvollſtändiges ſein würde. Man verſteht nämlich im Allgemeinen darunter alle Artikel, die nicht mit der Elle gemeſſen oder mit der Waagſchale gewogen werden.

Faſt alle Artikel ſind mit Vortheil aus Deutſchland zu beziehen, und ſind die Hauptplätze für Kurzwaaren die folgenden: Berlin, Hamburg, Barmen, Elberfeld, Iſerlohn, Solingen und ſämmtliche Bayeriſche und Sächſiſche Fabrikplätze.

Wie ich bereits angedeutet habe, iſt Deutſchland durchgängig konkurrenzfähig. Ausnahmen machen vielleicht einzelne Sorten ſeidene Bänder, die vortheilhafter von Lyon zu beziehen ſind; dann werden die Sächſiſchen Weißſtickereien entſchieden von der Schweiz überflügelt, was, wie ich glaube, hauptſächlich an der beſſern Einrichtung der Maſchinen in letzterem Lande liegt.

Ferner war, wenigſtens früher, eine ſtete Klage, daß in Deutſchland wenig Neues entſtände, während von Paris aus fortwährend Nouveautés an den Markt gebracht und mit einer Schnelligkeit an die überſeeiſchen Plätze verſandt wurden, daß wir dergleichen Artikel oft eher hier hatten, als ſie nur in Deutſchland bekannt waren. Dann wurden ſie zwar bald in Deutſchland nachgemacht und zwar billiger, inzwiſchen hatte aber der Pariſer Fabrikant den größeren Verdienſt abſorbirt. Dieſer Uebelſtand macht ſich zwar in den letzten Jahren weniger fühlbar, beſteht aber doch noch.

In falſchen Bijouterie-Artikeln waren Böhmen nebſt Paris bis vor kurzem die einzigen Bezugsquellen; ſeit einiger Zeit jedoch konkurrirt Berlin mit Erfolg; ich bin jedoch der Meinung, daß dieſe Induſtrie, die für überſeeiſche Plätze von einiger Bedeutung, in Deutſchland noch ſehr ausbeutungsfähig iſt.

Auf die vierte Frage kann ich nur ſagen, daß der Bezug von Frankreich und England weder bequem noch raſcher iſt. Die Deutſchen Dampferlinien laſſen Nichts an Regelmäßigkeit zu wünſchen übrig und fahren ſo billig, daß ſogar Güter vom nördlichen England und Schottland über Hamburg hierher verladen werden.

34) Importhaus Buenos Aires. Wenn Unterzeichneter ſich beehrt, in Nachfolgendem einen Beitrag zu liefern zu dem geſammelten Material zum Zweck von Ermittelungen über den Abſatz heimiſcher Fabrikate in hieſigem Lande und deſſen möglichſter Förderung durch Beſeitigung der denſelben hindernden Umſtände, ſo freut es ihn, ſich dahin ausſprechen zu können, daß der Deutſche Handelsſtand, der

seit längeren Jahren eine hervorragende Rolle an hiesigem Platz einnimmt, auch besonders dem Vertrieb Deutscher Fabrikate seine Aufmerksamkeit zugewandt hat. Es wird mit Erfolg dahin gearbeitet, das gewonnene Absatzfeld zu vergrößern, und sind die dahin zielenden Bemühungen unterstützt worden durch die unermüdlichen Bestrebungen Deutscher Fabrikanten, ihre Erzeugnisse fortschreitend zu verbessern, und das Billig und Schlecht, welches der Deutschen Industrie vorgeworfen wird, hat seine Begründung wohl meist in dem Umstande, daß mancher Deutsche Fabrikant vielleicht leichter als der Französische und Englische darauf eingeht, den Anforderungen der Besteller in Betreff billiger Preise auf Kosten der Qualität Gehör zu geben.

Die Erfahrungen in diesem Lande haben ergeben, daß die Erzeugnisse Deutscher Industrie der verschiedensten Waarenbranchen sich immer mehr Bahn gebrochen und Fabrikate anderer Länder theilweise verdrängt haben; hoffen wir, daß dies immer mehr der Fall sein werde und Deutscher Handel und Deutsche Industrie auch ferner dahin wirken, die eroberte Stellung zu behaupten.

Die Fragen in Bezug auf Kurzwaaren und Mercerie-Artikel erlaubt Unterzeichneter sich nun in folgender Weise zu beantworten, und zwar die Fragen:

1) „Welche Sorten kommen von Deutschland und von welchen Plätzen?"

2) „In welchen Sorten kann die Deutsche Industrie mit der ausländischen nicht konkurriren?"

3) „Wie ließe sich diesem Uebelstande abhelfen?"

in der Weise, daß bei Behandlung der bedeutendsten Artikel die Bezugsquellen namhaft gemacht werden, und zugleich theilweise bemerkt wird, in welchen Sorten die Deutsche Industrie nicht konkurriren kann, muß aber zu seinem Bedauern gestehen, daß die Beantwortung der Frage: wie diesem Uebelstande abzuhelfen, ihm schwer, sogar unmöglich ist. Selbst Fachleute, Fabrikanten, forschen, um auf Grund dieser Nachforschungen Verbesserungen einzuführen, diesem „Wie?" häufig ohne Erfolg nach, und nur in geringerem Grade kommen ihnen die Andeutungen der Abnehmer zu Statten, da dem richtigen Fabrikanten die Mängel seiner Waare selbst bekannt sind, besser als Dritten, und er im eigenen Interesse dahin wirkt, ein tadelfreies Fabrikat zu liefern; die Mängel können durch den Abnehmer gerügt werden, die Verbesserungen bleiben Aufgabe des Fabrikanten.

Der besseren Uebersicht halber dürfte es sich empfehlen, die bedeutenderen Artikel (und zwar nur von diesen kann hier die Rede sein, da die angezogene Branche zu mannigfaltig) nach den Fabrikations-Distrikten aufzuführen, und nehmen demnach in Betracht:

a. Rheinland und Westfalen.

Aachen und Umgegend, besonders auch Schönthal bei Langerwehe liefert Nähnadeln, die das Englische Fabrikat beinahe verdrängt haben; geringere Waare wird von Iserlohn bezogen, hat aber beschränkten Absatz; der Artikel wird durch Fabrikate anderer Länder nicht so leicht aus dem Felde zu schlagen sein, da gleiche Waare schwer zu gleichen Preisen von dort aus zu liefern; ferner werden aus Aachen Stecknadeln mit Glasknöpfen und Porzellanknöpfe angebracht, welche letzteren aber in besserer Waare in Freiburg (Baden) angefertigt werden. Die gewöhnlichen Stecknadeln kommen billiger von England und in letzter Zeit von Nordamerika, ob aber der Artikel in letzterem Lande so billig fabrizirt wird, oder ob Preise nur so billig gestellt, um erst ein Absatzfeld zu erobern, muß die Zukunft lehren.

Düren und Berg-Gladbach liefern Papier und Karton in feinen und geringeren Qualitäten und wenn auch England in feiner, Frankreich in mittlerer und Belgien in geringerer Waare stark konkurrirt, so ist dieser Konkurrenz doch zu begegnen und wird der Konsum zum größten Theil durch Deutsche Waaren gedeckt. In letzter Zeit wird auch von Italien eine sehr billige, aber auch sehr schlechte Waare eingeführt, die sich aber schwer einen Markt erobern wird.

Von Crefeld und Umgegend wird Sammetband eingeführt, das dem Französischen Fabrikat ebenbürtig zur Seite steht und zu gleichen Preisen einen nicht unbedeutenden Absatz hat; Bänder, Litzen und Kordel überhaupt liefern Elberfeld, Barmen, Schwelm 2c., und beherrscht dies Fabrikat, besonders was Litzen anbetrifft, den hiesigen Markt vollständig, so daß Englische und Französische Waare verdrängt ist und nur von Frankreich aus seidene Litzen vortheilhafter angebracht werden, während England für Lieferung baumwollner Bänder durch billigeren Bezug des Rohmaterials Vortheil hat.

In seidenen Bändern kann nicht mit Frankreich und der Schweiz konkurrirt werden.

Knöpfe, übersponnene, und Metallknöpfe aller Art werden ebenfalls von Elberfeld und Barmen, letztere besonders auch von Lüdenscheid 2c. bezogen und sind gegen Französische Waare preiswürdig, so daß der Hauptbedarf des Marktes durch Deutsches Fabrikat befriedigt werden dürfte. Eine Ausnahme machen Metallhosenknöpfe, die billiger aus Frankreich kommen, während Porzellanknöpfe, wie schon bemerkt, in bester Waare in Freiburg (Baden) fabrizirt werden. Perlmutterknöpfe liefern am vortheilhaftesten Paris und Wien, Glasknöpfe Böhmen, dagegen wird der Hauptbedarf in Steinnuß- (Erdnuß-) Knöpfen (und Imitation), sowie Hornknöpfe durch Deutsches Fabrikat gedeckt (Berlin, Hannover, Schmölln in Sachsen sind dafür Bezugsquellen).

Lüdenscheid und Altena liefern Fingerhüte, Haarnadeln, Schnallen und einschlagende Artikel, und sind darin vollständig konkurrenzfähig.

Zu erwähnen ist noch, daß von Elberfeld aus längere Zeit mit gutem Erfolg Kravaten eingeführt wurden; doch mußte der Artikel fallen gelassen werden, da zuletzt bei der Fabrikation in der Farbe künstlich erschwerter Seidenstoff genommen wurde, welcher Umstand dem Geschäfte in diesem Artikel ein plötzliches Ende bereitete. Bezugsquelle für Kravaten ist hauptsächlich Paris.

b. Hannover.

Von Hannover (Stadt) werden hauptsächlich Gummiwaaren (Kämme, Schmucksachen 2c.) bezogen, welche Fabrikation auch in Hamburg und Mannheim erfolgreich der Nordamerikanischen Konkurrenz macht; ferner ist Celle als Bezugsquelle für Regen- und Sonnenschirme zu nennen, und ist darin für mittlere und geringe Waaren leistungsfähig, während feine Qualitäten von Paris kommen.

c. Thüringen.

Von Sonneberg und Umgegend wird Spielzeug angebracht, besonders auch Puppen, deren Fabrikation in anderen Ländern nicht auf gleicher Höhe steht, wenn diejenige hochfeiner Waare in Frankreich ausgenommen wird. Holzrouleaux, Glas- und Steinmärbel sowie Griffel sind ebenfalls Artikel, die mit Nutzen aus jenen Distrikten bezogen werden; Schiefertafeln können nicht mehr gegen Nordamerikanisches Fabrikat konkurriren, welches viel besser (Rahmen von hartem Holz und haltbar gefugt), außerdem billiger ist. Ein großer Uebelstand bei Puppen mit Wachsköpfen ist der, daß die Waare trotz Blechpackung sehr häufig gefleckt (schimmlig) ankommt; ob dies einer zu frischen Verpackung oder dem Umstand zuzuschreiben, daß der Kopf häufig statt mit Leim mit Kleister auf dem Rumpf

befestigt ist, muß den Fabrikanten bewußt sein, denen außerdem vorzuhalten ist, daß die Ersparniß, die sie durch zu kurze Arme und zu lange Beine eintreten lassen, nicht im Verhältniß steht zu der Einbuße, die ihr Produkt an Schönheit und Korrektheit erleidet.

d. Sachsen.

Chemnitz, Oelsnitz, Hohenstein, Waldenburg ꝛc. sind Bezugsquellen für Strumpfwaaren, besonders baumwollne, in welchen in feineren und mittleren Sorten andere Länder nicht konkurriren, während England für Fabrikation geringer Qualitäten durch billigeres Rohmaterial Vortheile hat und Frankreich in couleurten und gemusterten Sachen vielleicht mehr leistet. Annaberg, Buchholz liefern Franzen, Spitzen und Besatzartikel aller Art, doch ist ein früherer Konsumartikel, Ponchofranzen, ganz in Wegfall gekommen, da die Franzen jetzt gleich an die Ponchos gewebt werden, und erwächst den Modeartikeln durch Pariser Soldes, Restpartien aus der Saison, die billig abgegeben werden, eine böse Konkurrenz.

Musikwaaren liefern Klingenthal, Markneukirchen und Gera, und sind Hauptartikel Akkordeons, Mundharmonikas und Drehorgeln. In früheren Zeiten wurde ein größeres Geschäft in Darmsaiten und übersponnenen Saiten gemacht, doch liefert Frankreich erstere jetzt verhältnißmäßig besser und billiger (theilweise allerdings eine Waare, die es selbst von Spanien bezieht, wo billigeres Rohmaterial), während letztere in guter Qualität von Spanien kommen, da die Sächsische Waare schließlich sehr schlecht geliefert wurde, auf wenig haltbare Seide gesponnen und vollständig diskreditirt ist.

Klingenthal liefert ferner Konfektionen in Weißwaaren, die gut und billig, aber in letzter Zeit unter dem Beginn der Fabrikation am hiesigen Platz, welche durch hohe Eingangszölle geschützt, gelitten haben, sowie Einsätze und Kanten in Maschinenstickerei; doch kann es darin nicht gegen Schweizer Waare konkurriren, welche besonders geschmackvollere Muster aufzuweisen hat. Apolda ist bedeutend in wollenen Tricotagen, worin es aber einen scharfen Konkurrenten in Berlin bekommen hat, welches in den verschiedensten Qualitäten Befriedigendes leistet. Zu erwähnen ist noch Oschatz ꝛc. mit seiner Filzwaarenfabrikation, wovon besonders Satteldecken hier einen guten Konsum haben; Leipzig lieferte früher Wachsbarchend, doch ist in den Preisen nicht mehr mit Englischer Waare zu konkurriren.

e. Brandenburg.

Berlin liefert Artikel der mannigfaltigsten Fabrikationszweige, die theils schon weiter oben angeführt, wie Knöpfe, Tricotagen, und sind ferner Lederwaaren, Portefeuilleartikel ꝛc., worin viel geleistet wird (und häufig auch Billiges auf Kosten der Qualität), sowie Federhalter, Stahlfedern, Spiegel und besonders auch Stickwolle zu erwähnen, welch letzterer Artikel außer Konkurrenz steht.

Plattirte Waaren werden jetzt billiger von Nordamerika eingeführt, ob auf die Dauer, muß die Zukunft lehren.

f. Hessen-Nassau, Großherzogthum Hessen.

Frankfurt a. M. ist Bezugsquelle für Parfümerien, Seifen ꝛc., welche Artikel aber unter sehr hohen Eingangszöllen und der Französischen und Englischen Konkurrenz leiden, sowie Lederwaaren, worin auch Offenbach a. M. Gutes leistet, und Spielkarten, die aber in den geringeren Qualitäten billiger von Belgien angebracht werden, während in den besten gegen Spanische Waare schwer aufzukommen.

g. Bayern.

Nürnberg, Fürth fabriziren Bleistifte, welche ohne Konkurrenz dastehen; ferner Kämme von Elfenbein, Horn und Knochen, welche großen Konsum haben, sowie in Spiegeln, Häkelnadeln, Haken und Augen (Krampen) nicht Unbedeutendes geleistet wird. In letzterem Artikel liefert Paris in neuerer Zeit eine Waare von nichtswürdiger Qualität, die aber durchweg zurückgewiesen wird. In Nähzwirnen ꝛc. kann die Deutsche Waare (Göggingen, Augsburg) in den Preisen nicht gegen Englische konkurriren und sind Versuche meist verlustbringend gewesen.

h. Württemberg und Baden, sowie Elsaß und Lothringen

liefern in Kurzwaaren nur wenig nach hier und ist nur für Nähseide und Knöpfe Freiburg als Bezugsquelle anzuführen, wie Mannheim schon weiter oben für Gummiwaaren genannt wurde.

ad 4. In welcher Hinsicht ist der Bezug von Frankreich und England bequemer und rascher? wäre zu bemerken, daß von Englischen und Französischen Häfen mehr Dampfergelegenheit, welchem Umstand aber kein zu großer Werth beizulegen sein dürfte, da wohl der größte Theil der aus Deutschland bezogenen Fabrikate den Weg über Antwerpen nimmt, wo verschiedene, auch Englische Dampferlinien anlaufen und eine regelmäßige und häufige Verbindung vermitteln; nach einer anderen Richtung hin dürfte der Bezug von Waaren aus Frankreich bequemer sein, insofern als dort der Einkauf vielfach durch Kommissionshäuser beschafft wird (ob im Interesse der hiesigen Besteller, wollen wir dahin gestellt sein lassen), während in Deutschland mehr mit den Fabrikanten direkt verhandelt wird.

35) Importhaus Buenos Aires. Berichte von Kaufleuten können meistens nur oberflächlich sein und werden in manchen Fällen gerade das weglassen, was den Fabrikanten besonders interessirt.

Bei eigener Anschauung würde der Fabrikant auch einen Ueberblick bekommen über die Art und Weise, in welcher die verschiedenen Länder ihre Geschäfte betreiben und würde sich gewiß davon überzeugen, daß auch in dieser Hinsicht noch Manches in Deutschland verbessert werden kann.

In Eisen- und Kurzwaaren und Mercerie im Allgemeinen behauptet Deutschland eine bedeutende Stellung. Leider kommt es vor, daß wenn eine Waare mit der ausdrücklichen Bedingung, dieselbe nicht an Konkurrenten zu liefern, bestellt ist, den Konkurrenten des Bestellers Mittheilung von dem Geschäft gemacht wird, neue Aufträge entgegen genommen werden, kurz es so eingerichtet wird, daß der erste Besteller, in seinen Hoffnungen getäuscht und in seinen Interessen geschädigt, den Entschluß faßt, seine Aufträge in England oder Frankreich zu placiren.

Ich erwähne hier folgende Artikel:

Schiefertafeln. Die Amerikanische Waare ist billiger als die Thüringsche, schon dadurch, daß die Fracht von New-York billiger ist, als der Landtransport von Thüringen nach Hamburg. Außerdem wird in den Staaten die Verpackung nicht berechnet.

Bleifedern. Die Bezugsquelle war Fürth, jetzt New-York.

Blechspielwaaren. Die Amerikanische Waare geht jetzt sogar nach Deutschland. Nürnberg, Berlin ꝛc. konkurriren theilweise nicht mehr mit den Oesterreichischen Fabriken.

Lederwaaren, Fächer ꝛc. ꝛc. werden jetzt in Oesterreich billiger und besser fabrizirt als in Deutschland, selbst Paris ist überholt.

Tischmesser (coutellerie de table) in der gewöhnlichen Waare geht nur Französische Waare, in feiner Englische und Amerikanische, ordinäre Deutsche mit Englischer Marke.

Schlösser. Französische Waare hat den Vorzug.

In Mercerie ist der Konsum Deutscher Waare der bedeutendste, gewöhnlich aber unter Französischer oder Englischer Etikette.

36) Importhaus Asuncion. ad 1. Reisekoffer aus Berlin; Russisch-Lederhosen aus Offenbach; feine Taschenmesser, Rasirmesser, Scheeren 2c. von Henckels in Solingen; Knöpfe, Kämme und Bürsten verschiedener Provenienz; Kölnisches Wasser von J. M. Farina in Köln; Parfümerien von Treu und Ruglisch in Berlin; Nürnberger ordinäre Spielsachen, sowie feinere aus Thüringischen Fabriken; Harmonikas; Glas und Glaswaaren; Porzellan und Steingut; Nähmaschinen; meteorologische, physikalische und chirurgische Instrumente; Brillen 2c.

ad 2. Die Englischen und Französischen Parfümerien werden den Deutschen im Allgemeinen vorgezogen; das geschieht aber meiner Ansicht nach mehr aus Vorurtheil als wegen innerer Gründe. Alle übrigen oben angeführten Mercerie-Artikel, sowie unzählige andere nicht genannte, beherrschen fast ausschließlich den Markt, so daß die fremden nicht dagegen aufkommen können.

ad 3. Den Deutschen Parfümerien wird nur langsam Eingang zu verschaffen sein, da die Franzosen fortwährend den Markt mit neuen Sachen überschwemmen und man hier gewohnt ist, dem Geschmack von Buenos Aires zu folgen. Bloß in dem Falle, daß sich der Handel dieses Landes von Buenos Aires emanzipirte und sich ein starker direkter Import von Deutschen Industrieerzeugnissen ins Leben rufen ließe, könnte sich hier ein selbstständiger, von Buenos Aires unabhängiger Geschmack entwickeln und würden sich hier Tausende von Deutschen Artikeln einbürgern lassen, die man bisher gewohnt ist aus anderen Quellen zu beziehen.

ad 4. Die hiesigen Kaufleute machen ihre Einkäufe in Montevideo und Buenos Aires. Für die Wenigen, welche direkt von Europa importiren, ist der Bezug von Deutschland fast ebenso rasch und bequem als der von England und Frankreich, Dank der Bremer und Hamburger Dampferlinien, die nach dem La Plata fahren. Sollte aber eine dieser Linien eine direkte Dampfschifffahrt nach Asuncion ins Leben rufen, so wäre das ein wichtiger Hebel für den Import Deutscher Produkte in Paraguay, denn da würde der Bezug von Waaren aus Deutschland rascher, bequemer und billiger sein als aus England und Frankreich.

III. Colonialwaaren. Articulos de Almacen.

43) Importhaus Buenos Aires. Auf die Frage, welche Sorten von Kolonialartikeln und einschlagenden Industrieerzeugnissen kommen von Deutschland, und von welchen Plätzen, ist zu antworten:

An dem Export dieser Artikel nach diesem Lande betheiligen sich von den Deutschen Hafenplätzen namentlich Hamburg, dann in weit geringerem Maße Bremen, ferner benutzt das westliche Deutschland vorzugsweise das so günstig gelegene Antwerpen. Hamburg vermittelst seines bedeutenden Spirituosengeschäfts brachte den Deutschen Handel zuerst mit diesen Ländern in Verbindung; jenes Geschäft sorgte für regelmäßige und billige Transportgelegenheiten, derartig, daß vor der Einrichtung der direkten Dampfschiffgelegenheit jährlich an 80 Segelschiffe den Hamburger Hafen nach dem La Plata verließen. Wie die Erleichterung der Kommunikationen allerwärts den Verkehr hebt, so zogen jene bequemen Frachtgelegenheiten bald den Export anderer Artikel nach sich. Einerseits durch dessen Vermehrung, andererseits getrieben durch die Konkurrenz anderer Plätze, schritt man vor kaum 10 Jahren zur Etablirung der Dampfschiffsverbindung zwischen Hamburg und dem La Plata, mit welchem brillanten Erfolge, ist bekannt. War das Spirituosengeschäft in Hamburg (damals ausschließlich per Segelschiff betrieben) der Stimulant zur Entwickelung des Deutschen Exports nach diesen Ländern, so war es auch jetzt wieder eine große Stütze für die neue Dampfschifflinie; führte es ihr doch so beträchtliche Frachtquanten zu, daß ohne selbige die Einrichtung direkter Reisen von Hamburg nach dem La Plata hätte unterbleiben müssen. Direkte Reisen heißt: ohne Brasilianische Häfen zu berühren zur Vermeidung der hier zum großen Theil des Jahres gegen dieselben bestehenden rigorösen Quarantainemaßregeln. Indirekte Reisen schließen für Dampfschiffe, die hier eintreffen zur Zeit des Bestehens jener Maßregeln (von den Monaten Dezember bis Juni), die Möglichkeit aus, für hier genügend befrachtet zu werden. Es sind nun aber diese direkten Reisen der Hamburger Dampfschiffe, die ungemein zur Beförderung des Exports Deutschlands hierher beigetragen haben. Um gegen Antwerpen, durch billige Eisenbahnfrachtsätze vom westlichen Deutschland sehr bevorzugt, erfolgreich konkurriren zu können, reduzirten die Hamburger Dampfschifflinie ihre Frachtsätze aufs äußerste, und wenn sie trotzdem gute Resultate erzielte, so muß das an ihrer in jeder Hinsicht vorzüglichen Handhabung liegen, es giebt keine Dampfschifflinie, die sorgfältiger liefert und bedient als diese. Ein großes Verdienst zur Belebung des Deutschen Geschäfts mit diesem Lande hat ferner die Bremer Dampfschifflinie in Anspruch zu nehmen. Wie in Hamburg Spirituosen, so war es in Bremen geschälter ostindischer Reis, der diesen Dampfschiffen große Frachtquanten lieferte. Indessen genügt der Deutsche Export zu ihrer völligen Beladung nicht immer, sie sind genöthigt zur Kompletirung in Antwerpen und Bordeaux anzulaufen. In Antwerpen nehmen sie manches Frachtgut Deutscher Herkunft auf und zwar zu einer theureren Fracht als Dampfschiffe von Hamburg laden. Es wäre noch der Hamburg-Pacific-Dampfschifflinie zu erwähnen, die, Montevideo stets anlaufend, Buenos-Aires bisweilen, ein weiteres Glied in der Kette der Verbindungen zwischen Deutschland und dem La Plata bildet. Der Export Deutschlands per Segelschiff beschränkt sich fast ausschließlich auf Hamburger Spirituosen, welche indessen auch hier wieder, da Deutschland sonstiger voluminöser Exportartikel, wie z. B. England Steinkohlen und Eisenwaaren, Frankreich Wein, entbehrt, gute Frachtgelegenheit zur Beiladung von Fliesensteinen, Glaswaaren, leeren Flaschen, Theer, Pech und anderen Artikeln, die sich zur Verschiffung per Dampfschiff wenig oder gar nicht eignen, schaffen.

Der Stellung Antwerpens zum Export quest. Artikel ist bereits erwähnt, es wäre noch hinzuzufügen, daß Antwerpen, begünstigt durch die großen Beziehungen mit diesen Ländern als Importmarkt, eine ganz ungemein lebhafte und häufige Dampfschiffverbindung mit hier unterhält, wobei jenem Platze die große Nähe Hollands, mit dessen bedeutendem, über Antwerpen seinen Weg nehmenden Export raffinirten Zuckers ein sehr ergiebiges Frachtquantum liefert.

Andere Verschiffungsplätze kommen für die Artikel, um die es sich hier handelt, nicht in Betracht; auf die Deutschen Bezugsplätze der einzelnen Sorten kommen wir bei Besprechung letzterer zurück.

Unter den fraglichen Artikeln nehmen Spirituosen den bei weitem wichtigsten Platz ein, wenn sie auch an Werthbedeutung einem anderen, geschältem Reis, nachstehen. Hamburg unterhält — allen anderen Plätzen in der Welt weit voraus — ein großartiges Geschäft in dieser Branche, wovon ein guter Theil auf diese Länder fällt. In Gestalt von purem Alkohol, von Genever, Anis, Likören 2c. kommen große Massen so verarbeiteten Deutschen Sprits an hiesige Märkte, erfolgreich konkurrirend mit allen von anderen Ländern an-

gebrachten alkoholhaltigen Stoffen. Das Feld hier ist um so größer, als dieses Land selbst keinerlei berauschende Getränke hervorbrachte, und nur erst in den letzten Jahren durch Zuckerproduktion und Mais- und Weinbau in die Lage kommt, Alkohol hervorzubringen. Es wird dadurch weniger den Deutschen Spirituosen der Krieg gemacht als dem von Havana und von Brasilien in bedeutenden Massen angebrachten Zuckerbranntwein (Caña) und dem von den Vereinigten Staaten importirten puren Alkohol in Fässern. Doch schon um diese Sorten ganz zu verdrängen, wird die hiesige Fabrikation fürs Erste nicht reichen, geschweige denn dem Deutschen Import Schranken setzen. Betreffs puren Alkohols in Fässern hat der Deutsche Import hier in den letzten Jahren vor dem von den Vereinigten Staaten die Segel fast ganz streichen müssen, die gleiche Waare jedoch in Demijohns in tüchtigen Quanten angebracht. Der Holländischen Konkurrenz mit ihren besseren Spirituosen, besonders Genever, leistet der Deutsche Import durch Verbesserung seiner Waare, besonders durch sorgfältigere Aufmachung, immer erfolgreichen Widerstand.

Geschälter Ostindischer Reis. Der nicht unbedeutende Import dieses Artikels, früher fast nur von Liverpool und London, hat sich seit Errichtung der Deutschen Dampfschiffslinien zum weitaus überwiegenden Theil den Deutschen Plätzen Bremen und Hamburg zugewandt, besonders erstgenannter Platz sendet so beträchtlich davon, daß dadurch, wie bereits erwähnt, ein Frachtquantum geliefert wird, was die direkten Reisen nach dem La Plata der Bremer Dampfschiffe ermöglichte.

Raffinirter Zucker. Bezüge davon von Hamburg und Bremen mußten unterbleiben, da die sehr gute Qualität dieser Sorten hier nicht anerkannt wurde und deshalb zu theuer blieb. Hamburg, das seinen raffinirten Zucker z. B. stark nach Chile sendet, wollte sich zur Fabrikation einer geringeren, für hier passenden Sorte nicht verstehen. Aus dem Deutschen Zollvereinsgebiet wurden bereits früher kleine Versuche mit geringeren Rübenraffinaden gemacht, doch ohne Erfolg. Bei der diesjährigen großen Ernte in Deutschland scheinen Zuckerfabriken des Zollvereins sich dem Export zuwenden zu wollen, bereits kommen kleine Sendungen an; es waren darunter sehr gute, aber auch zu geringe Qualitäten; als Bezugsquellen wurden uns bekannt: Magdeburg, Braunschweig, Halle a. d. S. Es dürfte für diesen Artikel dem Deutschen Export hier ein großes Feld offen stehen, denn der Import hier ist enorm; Holland mit ordinären Sorten steht obenan, ferner Frankreich mit mittleren und feinen Sorten und schließlich die Vereinigten Staaten, die sehr hübsche Qualitäten senden. Die hiesige, sehr zunehmende Zuckerproduktion dürfte dem Import von Raffinaden fürs erste kaum Einhalt thun.

Bier. Der Import dieses Artikels ist durch die hiesige Industrie in den letzten Jahren sehr eingeschränkt worden, doch konnte das Deutsche Fabrikat noch den einzigen Platz unter allen fremden Bieren behaupten. Der Import Englischer Biere ist auf ein Minimum reduzirt, der von Norwegischen hat ganz aufgehört. Das Deutsche, hier importirte Bier hat es theilweise zur vorzüglichen Güte gebracht, und ist zu bedauern, daß der hohe Zoll die Konkurrenz gegen das hiesige viel geringere Fabrikat so erschwert. Die Bezugsquellen der hier importirten Biere sind: Hamburg, Bremen, Aachen, Dortmund, Elberfeld, Mainz; letztere Plätze senden meistens ab Antwerpen.

Malz Da die bislang hier produzirte Gerste sich sehr wenig zu Brauzwecken eignete, die ziemlich stark von Chile angebrachte auch kein Primaprodukt aufweist, so beziehen die hiesigen Brauereien noch beträchtliche Quantitäten Europäischen Malzes, und zwar fast ausschließlich Deutsches Fabrikat aus allerbester Saalgerste. Der Bezug geschieht von Hamburg, theils aus dortigen Mälzereien, theils aus Mälzereien des Zollgebiets. Versuche mit billigeren Oesterreichischen Sorten blieben vereinzelt.

Hopfen. Die hiesigen Brauereien versorgen sich ausschließlich mit Deutschem Hopfen aus Straßburg, München ꝛc., via Antwerpen bezogen.

Tabak. Von Deutschland werden hier nur via Bremen Nordamerikanische Sorten angebracht, dagegen in Form von

Cigarren ziemliche Quantitäten aus Bremen, zu deren Fabrikation Deutsche Tabake zum guten Theil dienen. In Folge des hiesigen hohen Zolles, der Zollschwierigkeiten und des Verbrauchs hier von Tucuman-, Paraguay- und Brasiltabaken hat dieser, früher sehr bedeutende Deutsche Import in letzter Zeit nachgelassen und der von Pfälzer Cigarren ganz aufgehört.

Thee und schwarzer Pfeffer, wovon der Import hier bedeutend ist, werden zum Theil direkt von China angebracht, hauptsächlich aber von London bezogen, welcher Markt für diese Chinesischen Produkte unsere einheimischen Handelsplätze weit überflügelt.

Stearinlichte, sehr bedeutend von Holland bezogen, sendet Deutschland wenig hierher, auch Frankreich kann nicht mit Holland in der Wohlfeilheit konkurriren, auf bessere Qualität achtet man hier wenig.

Waschblau wird lediglich von Deutschland (Hamburg) bezogen, meistens von geringeren Qualitäten.

Amidam. Deutschland konnte bislang dem hier in großen Massen angebrachten Nordamerikanischen Produkte nicht die Spitze bieten. Diese Nordamerikanische gute Qualität zeichnet sich durch hübsche Aufmachung in Kisten aus starkem Holze und Billigkeit aus, derartig, daß auch die hiesige Fabrikation ihr bislang keine Konkurrenz machen konnte. Der Absatz von feinen Sorten ist gering.

Seife. Die in großen Quantitäten hier verbrauchten ordinären Sorten wurden früher fast ausschließlich von Frankreich und Spanien bezogen, England und Deutschland konkurrirten kaum mit. In den letzten Jahren hat die hiesige Industrie den Import Europäischer Sorten fast ganz verdrängt.

Konserven werden von Deutschland kaum gesandt, Frankreich excellirt darin durch vorzügliche Qualität und Aufmachung; England sendet scharf gewürzte Sorten.

Cichorie wird von Deutschland in letzter Zeit verschiedentlich angebracht.

Zündhölzer. Deutsche oder Schwedische wollen sich hier nicht einbürgern dem erwähnten Geschmack gegenüber, der nur Wachskerzchen verlangt, die früher aus Frankreich, jetzt aus Italien sehr gut und billig zugeführt werden, aber doch gegen die hiesige Fabrikation einen schweren Stand haben. Für die Deutsche Industrie war dies scheinbar nie ein Artikel von Bedeutung.

Papier wird von Frankreich, England und den Vereinigten Staaten angebracht, und ist der Antheil, welchen Deutschland an dem Import dieses bedeutenden Artikels nimmt, klein. Besonders in Druckpapier und starkem Einwickelungspapier konnte es bislang nicht mit den Vereinigten Staaten und England an unserem Markt konkurriren.

Mit der Aufzählung vorstehender Artikel wäre die Liste hier von Deutschland kommender Kolonialartikel und einschlagender Industricartikel (Articulos de Almacen) erledigt. Wenn sie nicht reichhaltiger ist, so liegt es daran, daß die einheimische Bevölkerung mit der großen eingewanderten, fast nur aus Südeuropäern bestehend, deren heimathliche Artikel konsumirt, welche Deutschland nicht produzirt.

Zu Fr. 2. Welchen Antheil der Deutsche Export an solchen Artikeln nimmt, die nicht Europäischen Ursprungs, aber über Europa hier importirt werden, ist bereits erwähnt worden, auch wie die einschlagenden Industrieerzeugnisse hier mit den nicht Deutschen konkurriren, und ebenfalls, daß dies, überall wo möglich, meistens mit gutem Erfolge geschieht. Wir hätten vielleicht auszunehmen: puren Sprit in Fässern (Gebinden von ca. 150 Litern), raffinirten Zucker, Stearinlichte, Amidam, Papier, in welchen Artikeln der Deutsche Export sich leistungsfähiger zeigen sollte und theilweise auch wohl bald zeigen wird.

Zu Fr. 3. Die Mittel, wie eben erwähnten Uebelständen abzuhelfen, sind ohne eingehende Kenntniß der Industrieverhältnisse Deutschlands nicht wohl anzugeben, daß hier aber volkswirthschaftliche Verhältnisse mehr mitsprechen, als individuelle Leistungsfähigkeit, darf angenommen werden.

Zu Fr. 4. Wie bereits am Eingange dieser Arbeit erwähnt, ist Deutschland durch seine vorzüglichen, regelmäßigen Dampfschiffslinien und die rege Segelschifffahrt betreffs Bequemlichkeit und Schnelligkeit des Bezuges Frankreich und England, wenigstens was die hier quäst. Artikel anbetrifft, gleich gestellt; was diese Länder durch mehr Dampfschiffverbindungen etwa voraus haben, bringt die anerkannt gute Behandlungsweise von Waaren auf unseren Deutschen Schiffen wieder ein.

Beim Schluß dieser Arbeit muß noch aufmerksam gemacht werden auf den gänzlichen Mangel an Veröffentlichung von Verschiffungslisten in den Deutschen Häfen. Als Vorbild empfehlen sich die vorzüglich ausgearbeiteten New-Yorker Exportlisten.

44) Importhaus Buenos Aires. Das Geschäft in Kolonialwaaren und Getränken (Articulos de Almacen) zwischen Deutschland und Argentinien wird fast ausschließlich von Hamburg und Bremen aus gemacht, also durch Kaufleute, die durch eine langjährige Praxis und theilweise durch eine kürzere oder längere Anwesenheit in Buenos Aires ganz genau mit den hiesigen Verhältnissen und Bedürfnissen vertraut sind. Es ist also anzunehmen, daß diejenigen Artikel, welche ihrer Natur nach von Deutschland zu beziehen sind, auch ganz und voll an dem hiesigen Import partizipiren und dies um so mehr, als sich hervorragende Deutsche Häuser mit dem Import befassen und wir schon seit einer Reihe von Jahren mit Bremen und Hamburg regelmäßige und direkte Dampferverbindungen haben, welche uns die Artikel zu denselben Frachtsätzen bringen, wie solche von England, Belgien, Holland und Frankreich existiren. Segelgelegenheiten sind öfter von Hamburg da, weniger von Bremen, doch kommt jetzt der überwiegend größere Theil der Waaren per Dampfer. Frachten der Dampfer stehen im Allgemeinen kaum höher als die der Segler, und erstere gewähren große Ersparnisse an Zeit und Zinsen.

Aus dieser Darstellung ergiebt sich schon, daß eine Beantwortung der vorstehenden Fragen in zweckdienlicher Weise kaum möglich ist. Wir erlauben uns jedoch nachstehend die Hauptartikel anzuführen, welche von Hamburg und Bremen von der oben genannten Branche importirt werden.

1) Raffinirter Zucker in Fässern von 100 Kilogramm wird zeitweise von Bremen und einzeln auch von Hamburg importirt. Die Qualität steht der der besten Französischen Sorten gleich und kommt der des Nordamerikanischen Zuckers ziemlich nahe. Holländischer Zucker ist geringer, aber auch ganz erheblich billiger und wird deshalb vorzugsweise hier konsumirt. Wenn auch in einzelnen Epochen billig in Deutschland zu kaufen ist, so ist es doch schwer, im Allgemeinen mit den Franzosen zu konkurriren, welche in Folge der ihnen von der Regierung gewährten Exportprämie meistens etwas billiger liefern können, als Bremen resp. Hamburg. Soweit wir es beurtheilen können, ist aus dem Gebiet des Zollvereins noch kein raffinirter Zucker hierher gekommen.

2) Ostindischer Reis. Die Reismühlen in Bremen liefern sehr schöne Qualitäten, und es wird damit hier ein regelmäßiges Geschäft unter dem Namen „Arroz de Bremen“ gemacht. Geringere Sorten kommen mehr von England und Belgien.

3) Stearinlichte werden von Deutschland, Frankreich, Belgien und Holland hierher gebracht, doch kann das Deutsche Fabrikat vollständig mit dem der übrigen Länder konkurriren.

4) Virginia-Tabak, natürlich in den Vereinigten Staaten produzirt, wird sehr oft von Bremen hier importirt. Der Bremer Tabaksmarkt bietet eine so reichliche Auswahl, daß man sehr oft diesen Artikel besser in Bremen als in New-York kaufen kann.

5) Cigarren von Deutschem Tabak gingen früher hier in großen Quantitäten ein, doch hat der Konsum beinahe aufgehört. Die Qualität ist natürlich eine sehr geringe, und da die Einfuhrzölle hier allmälig bis auf 41 pCt. erhöht wurden, auch noch für die Provinz Buenos Aires ein Konsumtionszoll hinzutrat, so ist diese Sorte mehr und mehr durch Papiercigarren verdrängt worden. Aus besseren Amerikanischen Tabaken fabrizirt, kommen hier aus Hamburg und Bremen noch fortwährend Cigarren an, doch ist der Konsum ein limitirter.

6) Klippfisch in Kisten von 50 und 100 Pfund, in Norwegen produzirt, wird hier in Ermangelung direkter Verbindungen mit Norwegen von Hamburg und Bremen bezogen.

7) Tauwerk, Russisches und Manila-, wird hier ebenfalls von Hamburg und Bremen bezogen; ebenso Werg und Schwedischer Theer und Pech.

8) Bremer Fliesen kommen in limitirten Quantitäten von Bremen und Hamburg, doch ist der Konsum davon nicht sehr bedeutend, weil meistens dickere Englische Platten, Marmorfliesen oder künstlich fabrizirte Steine benutzt werden.

9) Sprit, aus Kartoffeln fabrizirt, ist hier früher von Deutschland in größeren Quantitäten als jetzt importirt worden. Auf der einen Seite liefert Nordamerika wohl meistens billiger als Deutschland, auf der anderen ist der Import wohl etwas kleiner geworden, weil neuerdings die innere Provinz Tucuman aus Zuckerrohr schon ein sehr bedeutendes Quantum liefert. Der Importzoll beträgt für Sprit, sowie für alle Liquiden 41 pCt. vom Werth. Soweit also das Land selbst produziren kann, hat es dadurch gegen das Ausland einen bedeutenden Vortheil.

10) Ordinäre Spirituosen, Genever, Cognac, Liköre, in Hamburg und Bremen meistens fabrizirt und in Demijohns und Flaschen oder Fässern importirt, werden ebenfalls weniger als früher konsumirt. Hiesige Fabriken machen auch darin erfolgreiche Konkurrenz.

11) Biere. Vor 20 bis 25 Jahren wurden hier von ausländischen Bieren nur Englisches Ale und Porter importirt. Zunächst machten Norwegische Biere diesen Konkurrenz und dann überflügelten Deutsche Biere, meistens aus Dortmund, Mainz, Aachen, Hamburg, Bremen bezogen, beide Sorten. Die ausländischen Sorten haben für den eigentlichen Biertrinker jedoch den Nachtheil, daß sie, für den Export und längeres Lagern präparirt, zu schwer sind, und da sich mittlerweile die hiesigen Brauereien gehoben haben und ganz trinkbare, leichtere Biere liefern, die zum halben oder Drittel-Preise der ausländischen Biere verkauft werden (alle ausländischen Biere be-

zahlen 41 pCt. Eingangszoll), so wird jetzt gegen früher nur noch ein geringes Quantum von letzteren hier konsumirt, und so wie sich die hiesigen Brauereien weiter entwickeln, wird der Verkauf ganz aufhören müssen. Die Sendungen Deutscher Biere sind sehr oft in ungleicher und abfallender Qualität hier angekommen, welcher Umstand dann natürlich zeitweise dem Absatz derselben sehr schadete. Englische Sorten wurden gleichmäßiger geliefert, doch ist trotz dessen das Englische Bier fast ganz außer Mode gekommen.

12) Schmiedekohle bildet einen Artikel, der als Ballast für Segelschiffe zur billigen Fracht regelmäßig von Hamburg und Bremen bezogen werden kann.

45) Importhaus Buenos Aires. Antwortlich der mir vorgelegten Fragen möchte ich mir über nachstehende von Deutschland kommende Artikel folgende Bemerkungen erlauben:

Spirituosen, d. h. Genever, Anis, Sprit zum Brennen, in Demijohns und in Kisten.

Der größte Theil dieser Waaren kommt mit Segelschiffen von Hamburg, das Uebrige per Dampfer von Hamburg und Bremerhaven.

Die meisten Spirituosen bestehen aus Fabrikaten, die auf kaltem Wege durch Beisetzung von Wacholder- und Anisessenzen zu Kartoffelsprit hergestellt werden, ihren Konsum flußaufwärts haben und durch ihre Billigkeit Käufer finden. Einige Sorten sind indessen der von Holland importirten besseren Waare gleich oder doch ähnlich an Güte und haben auch am hiesigen Platze Konsumenten.

Der Deutsche Cement kommt oft in mangelhafter Kondition an, was der Nachlässigkeit bei der Fabrikation und Verpackung zuzuschreiben ist. Seit einigen Jahren hat sich bei veränderter, soliderer Bauart der Konsum von sogenanntem Portland-Cement bedeutend gehoben. Das Deutsche Fabrikat hat einen schweren Kampf mit dem Englischen zu bestehen und kann namentlich erst konkurriren, seitdem die Deutschen Dampfer ihre Frachten genügend ermäßigt haben, um den regelmäßigen Export derartiger geringwerthiger Artikel zu ermöglichen. Mehrfache frühere Versuche, die Deutsche Waare einzubürgern, scheiterten an einzelnen ungenügenden Sendungen, wodurch denn das Vorurtheil gegen Deutsche Waare wieder stark auftrat und noch heute ein sehr lebhaftes und von betreffender Seite eifrig geschürtes ist. Indessen ist es eine von jeder kompetenten Seite anerkannte Thatsache, daß der Cement einzelner Fabriken an Stärke und Güte dem besten Englischen mindestens ebenbürtig ist.

Draht zum Einzäunen von Ländereien ist in ähnlicher Lage wie Cement, leidet aber noch mehr unter dem Umstande, daß nicht von allen Sendungen gesagt werden kann, daß sie an Qualität und Aufmachung genügen. Die meisten sind nicht stark und gleichzeitig zähe genug, um die Verarbeitung zu ertragen, werden aufgeschossen, und der Empfänger geräth in empfindliche Verluste, weil die Waare dadurch so zu sagen unverkäuflich wird.

Auffallend ist, daß unser großer Bedarf von raffinirtem Zucker beinahe ausschließlich von Holland und Frankreich versorgt wird, während man doch annehmen sollte, daß Deutschland vermöge seiner billigen Arbeitslöhne und vielseitigen Verbindungen in allen Erdtheilen vor allen anderen Nationen in der Lage sein sollte, das Rohprodukt zu importiren, zu verarbeiten und die raffinirte Waare wieder auszuführen. Bremen hat eine Zeit lang nicht unbedeutend hierher geschickt, in den letzten Jahren aber wieder weniger. Hamburg raffinirt, trotz verschiedener großartiger Etablissements, nichts für den überseeischen Export.

46) Importhaus Buenos Aires.

Fragen.	Tabak.	Cigarren.	Schnupftabak.	Bier.
Welche Sorten kommen von Deutschland und von welchen Plätzen?	Virginia- und Kentucky-Tabak von Bremen.	Hamburger und Bremer Fabrikat.	Schnupftabak aus den Fabriken von Mitteldeutschland wird hier mit Französischer Etikette eingeführt. Der Konsum von Französischem Rapé ist hier gleich Null, weil viel zu theuer.	Das Bier von verschiedenen Plätzen Deutschlands genießt den Vorzug vor anderen importirten Bieren.
In welchen Sorten kann die Deutsche Industrie mit der ausländischen nicht konkurriren?	Havana- und Brasil-Tabake kommen direkt. In Virginia-Tabak kann der Import von Bremen, besonders in den besseren Klassen, mit der direkten Zufuhr von den Vereinigten Staaten konkurriren.	Der Import von ordinären Cigarren, wie z. B. Pfälzer (der früher sehr bedeutend war, indem monatlich Millionen von diesen Cigarren eingeführt wurden), ist durch die enorme Steigerung der Zölle hier unmöglich gemacht worden, und diese Cigarren werden durch hiesiges Fabrikat von Tucuman- und Paraguay-Tabak ersetzt.		

47) Importhaus Asuncion. Kolonialwaaren und einschlägige Artikel werden verhältnißmäßig wenig aus Deutschland importirt. Die Hauptartikel sind: raffinirter Zucker, Stearinlichte, Korke, Graupen, Westfälischer Schinken, Holsteinische Butter, Reibhölzer, Spielkarten, Selterswasser, Genever, Kümmel, Anis, Bitter und vor allem Bier. Das Deutsche Bier, vor zehn Jahren noch gänzlich unbekannt in Paraguay, beherrscht ausschließlich den Markt und hat das Englische total aus dem Felde geschlagen. Es werden aus England nur noch ganz unbedeutende Partien Schwarzbier gebracht, und das nur, weil diese Biersorte aus Deutschland nicht importirt wird. Das Bier hält sich trotz des heißen Klimas in Flaschen sehr gut, wenigstens hat sich das Dortmunder Löwenbier, das auf

den Etiketten für ein Jahr garantirt wird, beinahe die doppelte Zeit konservirt, und der Konsum des Artikels nimmt von Jahr zu Jahr zu, während der der spirituösen Getränke abnimmt. Der Import der letzteren ist auch aus dem Grunde unbedeutend, weil dieselben in vorzüglicher Güte im Lande fabrizirt werden. Als Tischweine sind hier Bordeaux- und Catalanweine beliebt, als feinere Jerez und Porto. Rheinweine werden nur von Deutschen konsumirt. Die hier importirten Konserven sind Italienisches, Spanisches und Französisches Fabrikat; die hin und wieder eingeführten Deutschen (Lübecker) sind gut und finden Anklang, müssen aber erst bekannt gemacht werden, um einen größeren Absatz zu erzielen.

IV. Farbwaaren und Droguen.

48) Importhaus Buenos Aires. 1) Welche Waaren kommen von Deutschland und von welchen Plätzen?

Zuvörderst kommen aus Deutschland Vegetabilien von Nord- und Mitteldeutschland, und dieselben sind bevorzugt durch kräftigeres Aroma vor allen aus Frankreich und Italien stammenden gleichen Pflanzen; dieser Vorzug ist aber auch noch durch geschickte Behandlung beim Sammeln, Trocknen und bei der Packung der Waare bedingt. Italien fängt an, darin Konkurrenz zu bieten und sendet eine nicht eben gepflegte, aber billigere Waare heraus, welche von gewinnsüchtigen Leuten genommen wird; denn der sich mehrende Export aus Deutschland hat die Preise dort seit einigen Jahren bedeutend erhöht.

„Chemische Präparate." Es sind uns hier ganz tüchtige großvermögende Deutsche Fabrikanten bekannt, welche alles mögliche aufbieten, sich mit hier in Verbindung zu setzen, aber eben die Geschäftsverhältnisse erlauben nicht, zu wechseln; man muß mit dem Strome schwimmen. Das Droguengeschäft ist hauptsächlich in den Händen von Italienern oder abhängig von denselben, unabhängig drei Deutsche und Französische Droguerien; in Rosario giebt es einzig zwei Italienische derartige Geschäfte; Apotheken existiren 90 pCt. Italienische und nur etwa 10 pCt. verschiedener anderer Nationen in der hiesigen Republik. Die Deutschen sind zu spät nach den hiesigen Gestaden gekommen, die lateinische Rasse hat sich früher eingebürgert, und wir müssen uns im geschäftlichen Verkehr derselben anschmiegen. — Alkaloide sind aber Präparate, welche namentlich deshalb mit Vortheil von Deutschland zu beziehen sind, weil der Alkohol in anderen Ländern höher besteuert wird. — Andere Präparate sind jedoch auch dadurch besser von Frankreich ꝛc., weil die Packung (Konditionirung) elegant und dem hiesigen Geschmack entsprechender.

Deutschland kann aber hier in „einfachen Droguen" mit jedem anderen Lande konkurriren; dazu verhelfen namentlich die beiden Hafenplätze Hamburg und Bremen. Die wirklich billigen Frachten von dort kommender Dampfschiffe erleichtern ganz besonders die Geschäfte; alle Kosten, welche in Fakturen von England ꝛc. unter verschiedenen Benennungen aufgeführt werden, kennt man von dort nicht, und deshalb beziehen wir auch Artikel von geringem Werth jetzt von Deutschland, früher von England.

Spezial-Medikamente. Mit derartigen Artikeln wird das Land von Frankreich, England, Italien und Nordamerika aus überfüllt, und ein großer Theil davon hat Absatz nur durch zügellose Zeitungsannoncen. Werden die Autoren müde, die theuren Kosten zu zahlen, so fallen die Artikel bald in Vergessenheit, und die Droguisten bleiben mit Lagerhütern sitzen, die in der Masse ein kleines Kapital kosteten; von Deutschland ist mir keine der Patentmedizinen bekannt, welche hier im Lande guten Absatz findet. — Schon vor Jahren hatte der Gesundheitsrath im Einverständniß mit den hervorragendsten Apothekern die Absicht, durch die Regierung die Einfuhr der Artikel zu verbieten, welche auf den reellen Handel höchst lähmend wirkt, aber immer wurde die Ausführung hintertrieben von interessirten Agenten, auf das Gesetz des Freihandels fußend, daß der Verkauf nicht verboten werden darf, so lange nicht erwiesen, daß die Waare der Gesundheit schädlich sei.

Fr. 3 ließe sich dahin beantworten, daß man den Händlern und chemischen Laboratorien anempfiehlt, den Waaren und Erzeugnissen die höchstmögliche Reinheit und sauberes Ansehen zu geben, als gute, große und möglichst trockene Krystallisationen und reines Präzipitat; ferner müßten sie nach fremden Ländern über den dortigen Geschmack in der Ausstattung sich informiren, sich elegantere Gefäße und Etiketten, als dieselben vielleicht in Deutschland gebräuchlich, verschaffen, ohne aber dadurch und dafür höhere Preise zu berechnen, als fremde Nationen fakturiren. In Frankreich berechnen die Kaufleute Gefäße, Gläser, Schachteln, Kisten ꝛc. zum Fabrikpreise, verdienen nur auf Waaren; in Deutschland will man namentlich auf Gefäße und Packung die Unkosten fürs Personal verdienen.

Fr. 4. Der Bezug von England und Frankreich ist nur deshalb bequemer und rascher, weil eben häufiger Dampfschiffverbindung mit den Ländern besteht, und könnte dadurch geändert werden, daß man die Deutschen Dampferlinien von Seiten der Regierung mit Subsidien unterstützte, so daß die Kompagnien sich im Stande fühlen, anstatt monatlich, alle acht Tage eine Reise auszuschreiben.

49) Konsulat Córdoba. ad 1. Deutschland ist im Droguenfach sehr konkurrenzfähig und behauptet jedenfalls eine der ersten Stellungen.

ad 2. Frankreich tritt durch seine Unzahl von Spezialitäten sehr bemerklich hervor und besticht durch seine ausgezeichnete Verpackung, die bei den Deutschen recht oft zu wünschen übrig läßt.

50) Importhaus Buenos Aires. Es fällt uns schwer, auf die gestellten Fragen eingehende und motivirte Antworten zu geben, denn ein Droguen- und Farbwaaren-Geschäft umfaßt so viele und mannigfaltige Artikel (wir führen nahe an tausend), daß es eine Arbeit über unsere Kräfte wäre, gälte es, jeden einzelnen vom Standpunkte der Deutschen Industrie aus zu betrachten und zu beurtheilen. Wir sind daher gezwungen, uns bei den Hauptzügen aufzuhalten.

Fr. 1. Medizinische Pflanzen, ätherische Oele und Essenzen, Gelatine aus Sachsen. Ordinäre Glaswaaren, Flaschen aus Hamburg, Bremen, Westfalen. Chemikalien aus Dresden, Frankfurt, Stuttgart. Ultramarin aus der Rheinprovinz, Stärke aus Magdeburg, Hopfen aus Bayern. Kampher ꝛc. ꝛc.

Fr. 2. Theurere und feinere Chemikalien. Gewöhnliche und feinere Papiersorten. Weinsteinsäure, Citronensäure, Kleesalz. Indisches Ricinusöl, Alaun, Schwefel, raffinirter Borax, Bruchbänder. Jodpräparate, Rhabarber, Pottasche, Soda, Bleichpulver, feine Drucktinten, Gummiwaaren, die meisten Westindischen, Ostindischen und Levantischen Droguen, Gewürze und Farbwaaren ꝛc. ꝛc.

Fr. 3. Bei den Droguisten wäre es nothwendig, daß die Deutschen Seemärkte sich mehr und mehr von Englischen, Italienischen und Französischen befreiten, und dieses kann nur durch direkten Import ermöglicht werden.

51) Importhaus Asuncion. Farbwaaren werden fast ausschließlich aus England bezogen; den Grund davon wußten die hiesigen Händler, welche ihre Einkäufe in Buenos Aires machen, nicht anzugeben.

Die hiesigen Apotheken beziehen ihre Droguen größtentheils von dem Hause Demarchi, Parodi und Comp. in Buenos Aires, und sie

wissen die Fabrikationsstätte nicht anzugeben. Einige derselben haben aber in letzter Zeit auch Droguen direkt aus Paris bekommen. Die fertigen Medikamente, Geheimmittel ꝛc., welche ihren Weg hierher finden, entstammen fast alle Englischen und Französischen Fabriken. Der Verbrauch Deutscher Droguen ließe sich ohne Zweifel sehr heben, wenn dieselben den Käufern in geeigneter Weise nahe gebracht würden.

V. Goldwaaren.

52) Importhaus Buenos Aires. Der Import von Gold- und Silberwaaren an hiesigem Platze ist fast ausschließlich in Deutschen Händen, wie ja auch in allen anderen Branchen die Deutschen Häuser die dominirenden sind. Die Hauptbezugsquellen sind Pforzheim und Hanau, sowie auch Stuttgart und Schwäbisch Gmünd. In Pforzheim werden größtentheils billigere Artikel angefertigt, wogegen die Hanauer Fabrikation sich speziell mit besseren Waaren befaßt.

Die Ausführung dieser Waaren, insbesondere was saubere Arbeit und hübsche Zeichnung anbelangt, läßt im großen Ganzen nichts zu wünschen übrig, so daß man getrost sagen kann, daß die Deutsche Industrie von Goldwaaren aller Arten gut mit jeder ausländischen konkurriren kann.

In Silberwaaren excellirt Schwäbisch Gmünd durch seine gute Arbeit und geschmackvolle Ausführung. Die Amerikanischen und Französischen Silberwaaren sind durch das Deutsche Fabrikat fast ganz verdrängt worden, seitdem die Deutschen Industriellen die Amerikanischen Muster zum Theil angenommen und bedeutend verbessert haben. Auch in Waaren von versilbertem Metall sind die Deutschen Fabrikate den Amerikanischen vollkommen gleichzustellen.

Die Taschenuhren werden fast alle von der Schweiz bezogen, wo dieselben zu billigen Preisen fabrizirt werden. In der letzten Zeit sind auch die in Deutschland (Glashütte bei Dresden) gefertigten Uhren in Aufnahme gekommen; dort werden jedoch nur bessere Uhren gefertigt, welche den Schweizer in keiner Weise nachstehen, wogegen in gewöhnlichen und billigen Sorten das Deutsche Fabrikat mit dem Schweizer noch nicht konkurriren kann.

Was die Versendung der Waaren hierher anbelangt, so empfiehlt es sich, immer diejenigen Dampfer zu wählen, welche die raschesten Reisen machen, umsomehr als die Absendung der gewöhnlich nicht sehr voluminösen Kisten auch nach einem ausländischen Hafen keine allzu großen Kosten verursacht. Am meisten zu empfehlen sind die von Bordeaux ausgehenden Dampfschiffe der Messageries Maritimes. Die Fahrten der Deutschen Dampfschiffe sind zu unregelmäßig, weshalb dieselben zur Versendung von der Mode unterworfenen Artikeln nicht gern verwendet werden.

53) Importhaus Buenos Aires. Beantwortung der Fr. 1.

Von Goldwaaren kommen hauptsächlich die billigeren Sachen, sogenannte courante Bijouterie, hierher, meist von Pforzheim, Hanau Stuttgart und Schwäbisch Gmünd, und Ketten in jedem Genre von Pforzheim und Hanau; — Silberwaaren von Schwäbisch Gmünd, Heilbronn, Altena in Westfalen und leichtere Waaren von Berlin.

Beantwortung der Fr. 2 und 3. In den feineren Goldwaaren kann die Deutsche Industrie mit der Französischen bis jetzt noch nicht konkurriren, doch ist anzuerkennen, daß sich erstere auch hierin in den letzten Jahren bedeutend gebessert hat. Allein das Gefällige, Solide und doch leicht Aussehende, das die Französischen Goldwaaren haben, bringen die Deutschen Fabrikanten noch nicht zu Wege. Die Sachen fallen meist nur zu schwer aus, d. h. daß das Gold rein verschwendet und dagegen bei den feinen Steinen gespart wird, um die Waaren billiger herzustellen, als die Französischen; theils werden sie wieder zu leicht gemacht; es fehlen immer noch der Mittelweg bei Verwendung des Goldes und der rechte Geschmack beim Anbringen der feinen Steine.

Beantwortung der Fr. 4. Beim Bezuge von Goldwaaren kommt England nicht in Betracht, da außer Englischen Uhren eigentlich weder Gold- noch Silberwaaren von England bezogen werden, mit Ausnahme vielleicht von einigen Privataufträgen. Was die Ausführung der Aufträge anbetrifft, so werden dieselben in Deutschland wohl ebenso rasch ausgeführt, als in Frankreich; nur gehen die Waaren aus Süddeutschland, der schnelleren Beförderung wegen, meist nach Bordeaux oder Marseille, da bei deren Verschiffung über Hamburg oder Bremen wenigstens acht Tage verloren gehen.

Im Ganzen genommen bemerken wir seit etwa zwei Jahren einen wesentlichen Fortschritt in der Deutschen Goldwaaren-Industrie und hauptsächlich auch bei den Silberwaaren, welch letztere mit den Französischen jedenfalls konkurriren können.

Das Gleiche läßt sich bei den kouranten Goldwaaren sagen, die gerade im Gegensatze zu den feineren Sachen geschmackvoller als die Französischen gearbeitet sind, besonders seit die Fabrikanten von der eigenthümlichen Idee abgekommen sind, bei allen Mustern Eidechsen, Frösche, Ratten ꝛc. anzubringen und z. B. Ohrringe zu fabriziren, ganz einfach Ratten, Frösche oder Krebse vorstellend.

Dieser Fortschritt war jedoch sehr nothwendig, ebenso wie es nothwendig sein wird, durch reelle Fabrikation den Glauben an die Deutsche Bijouterie wieder etwas zu heben, umsomehr, als sie sich in Frankreich alle Mühe geben, auch in dem billigeren Genre vorwärts zu kommen, und die Italiener mit ihren billigen 18karatigen Waaren uns jetzt schon eine nicht unbedeutende Konkurrenz machen.

54) Importhaus Buenos Aires. Fr. 1: Welche Sorten kommen von Deutschland und von welchen Plätzen? kann dahin beantwortet werden, daß für den hiesigen Markt wohl nur die Städte Pforzheim und Hanau in Betracht kommen können, letzteres jedoch nur in zweiter Reihe, weil es durch seine feinere und solidere, aber auch theurere Fabrikation für den hiesigen Platz nicht so geeignet ist, als Pforzheim, und weil an letzterem Orte eine größere Mannigfaltigkeit und Auswahl herrscht in Folge der viel zahlreicheren und bedeutenderen Fabriken.

Es werden nun von diesen Plätzen fast ausschließlich aus solchen Fabriken, welche, im Gegensatz zu der Deutschen Fabrikation, nur für den Export arbeiten, so ziemlich alle in das Goldwaarenfach einschlagenden Artikel hierher ausgeführt, wie: ganze Garnituren halbe Garnituren, auch Broschen und Ohrringe getrennt, Medaillons, Kreuze, Colliers, Armbänder, Ringe, Ketten und Uhrhaken, Rosenkränze, Kravaten- und Vorsteckknadeln, Bleistifte und Kettenanhänger, Hemd- und Manschettenknöpfe, sowie eine Masse kleiner, man kann sagen, Hülfsartikel wie: Kettenbeschläge, Knebel, Springringe, Federringe, Federhaken, Musquetons ꝛc. für Ketten, Schlüssel, Armband- und Collierschlösser, Federn, Chatons und Galerien, Pampilles (Anhänger für Broschen und Ohrringe) ꝛc.

Diese Artikel kommen theilweise in feinerer Ausführung, zum größten Theil sind dieselben jedoch leicht in Gold und mehr auf hübsches Aussehen als auf Solidität berechnet, wie auch aus der Beantwortung der folgenden Frage zu ersehen ist.

ad 2) In welchen Sorten kann die Deutsche Industrie mit der ausländischen nicht konkurriren?

Was das Ausland anbetrifft, so können in unserer Goldwaarenbranche nur Frankreich und Italien in Betracht kommen, von Frankreich

speziell Paris. Die Französischen Artikel sind hier am Platze mehr akkreditirt, weil in Frankreich die gesetzliche Kontrole eingeführt ist; dann wird in Paris viel solider, sorgfältiger und genauer gearbeitet, als in Deutschland, ein Umstand, welcher der Waare schon einen bedeutend höheren Werth giebt; man kann ferner dem Pariser Arbeiter eine größere Geschicklichkeit, verbunden mit Sinn für guten Geschmack, nicht absprechen, und da die Arbeitslöhne auch bedeutend billiger als in Deutschland sind, so stellen sich namentlich solche Artikel, welche viel Façon haben und in größeren Quantitäten angefertigt werden können, wie Ketten, Ringe ꝛc., bedeutend vortheilhafter als die Deutschen.

Ferner ist Paris in Bezug auf neue Moden schon seit langen Jahren tonangebend, und in Folge dessen wendet sich derjenige, welcher etwas Neues sucht dorthin. Pariser Zeichner reisen nach Deutschland, um ihre neuesten Sachen anzubieten, welche dann dort theilweise, meistens ohne das richtige Verständniß, kopirt werden; namentlich ist dies in Hanau der Fall.

Die Italienische Bijouterie hat sich in den letzten paar Jahren sehr gehoben und steht in einigen Artikeln, was Geschmack und billige Preise anbelangt, über der Deutschen und Französischen, namentlich in Ringen; es ist dies eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz für die Deutsche Bijouterie.

Zur Beantwortung der dritten Frage übergehend: wie ließe sich diesem Uebelstande abhelfen? sei bemerkt, daß eine Abhülfe bezw. eine Hebung der Deutschen Goldwaaren-Industrie durchaus nicht zu den Unmöglichkeiten gehört.

Vor Allem wäre es sehr nöthig, daß in Deutschland eine gesetzliche Kontrole des Feingehalts der Goldwaaren, für welche schon mehrmals Propaganda gemacht wurde, eingeführt würde, nicht wie in Frankreich für nur eine Legirung (18 Karat), sondern für verschiedene Gehalte, etwa 12, 14, 16, 18 Karat und für Doublé, denn die Fabrikation des letzteren hat in letzter Zeit sehr überhand genommen.

Dann war oben von der größeren Tüchtigkeit des Pariser Arbeiters und von der solideren Waare die Rede, und auch dem kann in Deutschland entgegengekommen werden, wenn man darauf bedacht ist, für das geringere Talent der Arbeiter durch die nöthige Vorbildung Ersatz zu geben, überhaupt für eine gründliche Ausbildung des Arbeiters von Jugend an zu sorgen, wie es z. B. jetzt in Pforzheim durch die Errichtung einer Kunstgewerbeschule in sehr lobenswerther Weise geschehen ist; öftere recht sorgfältig zusammengestellte kunstgewerbliche Ausstellungen tragen auch sehr viel zur Förderung der Industrie bei.

Auf Fr. 4. In welcher Hinsicht ist der Bezug von Frankreich und England bequemer und rascher? ist nichts zu antworten, da der Bezug von Deutschland dem anderer Länder gleichsteht.

VI. Holz, Steinkohle und Spanisches Seesalz.

55) Importhaus Buenos Aires. Hölzer für Bauzwecke sind in früheren Jahren vielfach von den Deutschen Ostseeprovinzen, ebenso wie aus Norwegen importirt worden, doch hat in der letzten Zeit Nordamerika diese Länder fast oder ganz aus dem hiesigen Markt verdrängt. Billigere Preise, gute Qualitäten und ganz den hiesigen Bedürfnissen angepaßte Dimensionen der Stücke scheinen dem Nordamerikanischen Holze entschieden den Vorzug vor den Europäischen Hölzern zu sichern. So lange Nordamerika in der bisherigen Weise liefert, glauben wir nicht, daß Europa die Konkurrenz wieder wird aufnehmen können. Die Hölzer von Nordamerika werden immer gut getrocknet und in immer gleichbleibender guter Qualität verschifft, während, wie die Erfahrung lehrt, die Ostseeprovinzen sowohl, wie Norwegen sehr oft mangelhafte Qualität, Kondition und Dimensionen schicken. Wir nehmen an, daß Europa wirklich schönes Holz nicht zu gleichen Preisen wie Nordamerika liefern kann, weil die Produktion in Europa verhältnißmäßig nicht so hoch, der eigene Bedarf aber größer ist. Hölzer kommen nur mit Segelschiffen. Die Frachten sind im Allgemeinen von Europa nicht höher, als von Nordamerika; diese werden also kein Hinderniß abgeben.

Kohle; von Deutschland ist während der letzten zehn Jahre versuchsweise mehrfach aus den Westfälischen Gruben hier importirt worden, doch konnte sie nicht mit der Englischen Kohle konkurriren. Wir selbst haben verschiedene Versuche damit gemacht. Auf der einen Seite scheint die Qualität der Westfälischen Kohle nicht der der besten Cardiff-Kohle ganz gleich zu kommen, auf der anderen Seite ist die Deutsche Kohle nicht hart und kompakt genug, um bei unserer Rhede und den hiesigen Löschanstalten sich in größeren Stücken zu halten. Die Kohle zerbröckelt, zerfällt in kleine Stücke und kommt zum großen Theil als Grus hier an Land; ein Uebelstand, für den es schwerlich eine Abhülfe geben wird. Die Verladung der hierher gekommenen Deutschen Kohle geschah theilweise über Bremen und Hamburg, theilweise über Antwerpen; die Frachten, die natürlich bei der Kohle eine Hauptrolle spielen, sind von dort her ebenso billig als von England, und sie würden also kein Hinderniß abgeben.

Das Frachtgeschäft in Spanischem und Portugiesischem Seesalz wird als Regel in Europa abgeschlossen, und dasselbe entzieht sich also im Allgemeinen unserer Kontrole. Wir sehen jedoch keinerlei Grund, weshalb Deutsche Schiffe darin nicht vollständig mit denen anderer Nationen konkurriren könnten. Die Schiffe der am Mittelmeer gelegenen Nationen sind allerdings den Verladungshäfen näher als Deutsche Schiffe, und es mag das die Ursache sein, daß sich die Deutsche Flagge nicht so viel an diesem Geschäft betheiligt, als z. B. die Italienische.

56) Früherer Importeur Buenos Aires. In keinem Zweige des Handelsverkehrs ist seit 25 Jahren eine so große Veränderung eingetreten, als im Schiffsbefrachtungsgeschäft von Deutschland nach überseeischen Plätzen. Durch die auffallend große Vermehrung des Dampferverkehrs sind die Segelschiffe in die zweite Linie gedrängt, und die Spekulation beschäftigt sich mit denselben nicht mehr. In früheren Jahren bestand dieselbe darin, Fahrzeuge in Europa für die Reise nach Südamerika und zurück zu befrachten, wo dann der Befrachter sie für hier mit Salz, Holz, Steinkohle für seine Rechnung belud, also mit an sich nicht sehr werthvollen Artikeln, solche Ladung hier verkaufen ließ und dann eine Rückfracht nach Europa suchte. Diese Art von Geschäften hat ganz aufgehört, weil die Rückfrachten für Segelschiffe meistens zu schlecht sind. Während früher die Ausfracht von Europa nach Südamerika billig und die Rückfracht die Hauptsache war, ist jetzt das Gegentheil eingetreten.

Früher kam viel Tannenholz von der Ostsee (Wolgast), jetzt hat dies ganz aufgehört.

Deutsche Segelschiffe kommen jetzt sehr selten mit Salz hierher; die Italienischen Fahrzeuge haben an Zahl so zugenommen, daß ihre Konkurrenz die Deutschen verdrängt hat. Weshalb die Italiener billiger fahren können, als die Deutschen, ist jedoch nicht nachgewiesen.

Deutsche Steinkohle ist schwer einzuführen, weil ihre Qualität nicht allgemein genug bekannt ist, um sofortigen Verkauf für Transbordo (von Bord zu Bord) zuzulassen. Wird die Kohle aber erst gelandet

und auf Lager genommen, so erwachsen enorme Unkosten, die das Geschäft unmöglich machen. Wenn Westfälische Grubenbesitzer für ihr Produkt den Weltmarkt erobern wollen, so müssen sie die Energie besitzen, einige Jahre lang Ladungen herauszusenden, um die Qualität bekannt und dadurch zur laufenden Waare zu machen; selbstverständlich würden große Opfer zu bringen sein, um dies durchzusetzen.

57) Schiffsmäkler Buenos Aires. Kohle. Deutsche Steinkohle. Im Monat Dezember 1877 kam von Antwerpen die Deutsche Brigg „Sagitta" mit 276 Tons Westfälischer Steinkohle an und entlöschte 273¼ Tons, welche zum Preise von 7,40 Pesos Gold pro Engl. Ton an Bord verkauft wurden. Eine andere Ladung der Englischen Brigg „Gerassimo Cupa" von 350 Tons wurde hier mit 7,50 Pesos Gold verkauft, und es kamen 332¾ Tons Engl. aus.

Der Preis, zu welchem diese Kohle verkauft wurde, war sehr niedrig, indem der Markt sehr überführt war und großer Vorrath von Englischer Cardiff-Kohle die Preise drückte. Die Deutsche Kohle wurde für gut befunden, jedoch geringer als die Cardiff-Sorten, und hatte noch den Uebelstand, daß dieselbe zu klein war und viel Verlust beim Heizen ergab.

Holz. Von Deutschen Häfen kommt jetzt gar nichts mehr auf diesen Markt. Die Nordamerikanischen Sorten haben das Monopol. Als Bauhölzer werden die hiesigen Sorten vorgezogen, sowohl beim Schiffbau, als auch beim Häuserbau für Balken, Thüren und Fenster, Treppen, 2c. Ebenfalls bewiesen sich die Sorten von Quebracho und Lapacho gut, erstere zum Gerben von Häuten, und letztere für Eisenbahnschwellen.

Salz. Die Haupteinfuhr besteht aus Cadiz-Salz, welches in den Saladeros für Häute und Fleisch verbraucht wird. Dasselbe kommt gewöhnlich für eigene Rechnung der Schiffseigenthümer oder Kapitäne Italienischer Schiffe, und dieselben machen eine Durchschnittsfracht von ca. 19 bis 25 Schillingen pro Engl. Ton, je nachdem der Marktpreis hier am Platze ist, der zwischen 7½ und 9 Reales Gold pro Fanega variirt. (1 Fanega = 125 Kilogramm, und es werden 7½ Fanegas = 1 Ton Engl. gerechnet.) Kap Verde-Salz kommt wenig an, wird auch nur zum Versand nach den Brasilianischen Provinzen Matto Grosso und Misiones verkauft und dient zur Düngung und Viehfütterung. Der Preis hier ist immer etwas geringer, als der des Cadiz-Salzes.

58) Importhaus Buenos Aires. Was Holz anbetrifft, so kam selbiges vor 20 bis 30 Jahren von Memel, Danzig und Stettin, da jedoch das Fichtenholz zu theuer ist, das Tannenholz nicht die Dauer wie das Amerikanische Holz (white pine) hat und da außer der Güte das Amerikanische Holz billiger ist, so mußte natürlich die Einfuhr aufhören.

Vor einigen Jahren begann auch der Import von Schwedischem Holz, er mußte jedoch ebenfalls aus den angeführten Gründen aufhören.

Was Kohle anbetrifft, so sind Versuche gemacht worden mit einzelnen Ladungen, da jedoch die Qualität der der Englischen Kohle nachsteht und der Kostenpreis höher, sowie ebenfalls Fracht, so konnte auch in diesem Artikel keine Konkurrenz stattfinden.

Bezüglich Frage 2 ist selbige durch obige Bemerkungen erledigt.

Frage 3 anbetreffend, so ist dem Uebelstand abzuhelfen durch billige Produktionspreise, bessere Qualität und billigere Fracht.

Was Nr. 4 anbetrifft, so ist der Bezug von Kohle von England rascher, da es näher und die Schiffe dieserhalb raschere Reisen machen und auch billigere Frachten erhalten.

Was Salz anbetrifft, so kamen hier in früheren Jahren Ladungen von Cette, Kap Verde, Lissabon und Cadiz; die Erfahrung hat jedoch erwiesen, daß für hiesige Industrien das einzig brauchbare das Cadiz-Salz ist — selbst mit Zurücksetzung des hiesigen Patagonia-Salzes.

Was die Einfuhr von Salz in Deutschen Schiffen anbetrifft, so besteht kein Unterschied gegenüber anderen Flaggen, und wenn dieser Artikel hauptsächlich in Italienischen Schiffen eingeführt wird, so liegt der Grund darin, daß selbige billiger fahren.

VII. Schuh-, Hut- und andere diverse Waaren.

Schuhwaaren.

59) Importhaus Asuncion. Deutschland partizipirt nur zum kleinsten Theil an der Lieferung der einschlägigen Artikel. Kalbleder, Glanzleder und andere zu Futter verwandte Ledersorten werden aus Frankreich eingeführt, in letzter Zeit auch aus der Argentinischen Republik; Sohlleder wird im Lande fabrizirt; die Holzstifte kommen aus den Vereinigten Staaten; die eisernen Stifte, Band und Gummizüge aus England; Knöpfe und andere Kleinigkeiten sind größtentheils Französisches Fabrikat. Fertiges Schuhzeug wird aus Wien, Paris und der Schweiz bezogen, ich glaube jedoch nicht zu irren, wenn ich annehme, daß die Damenstiefel und Hausschuhe, welche hier verkauft werden, größtentheils aus Deutschen Fabriken stammen.

Voraussichtlich würde es der Deutschen Industrie nicht schwer fallen, ihren Erzeugnissen in diesem Fache hier Eingang zu verschaffen, wenn dieselben auf die geeignete Weise den hiesigen Konsumenten nahe gebracht würden. Die hiesigen Schuster stehen größtentheils mit Französischen Importhäusern in Buenos Aires in Verbindung und erhalten durch dieselben eher alles andere als Deutsche Artikel. Wenn hier eine Niederlage der einschlägigen Deutschen Industrieerzeugnisse existirte, so würde diesen wohl ohne besondere Schwierigkeiten der Markt zu erobern sein.

Hutwaaren.

60) Importhaus Buenos Aires. 1) Es kommen fast keine Hüte von Deutschland für den Großhandel hier an. Frankreich, Belgien und Italien versehen den hiesigen Markt.

2) Die Deutsche Industrie kann bis jetzt in keinen Sorten, weder in Wollhüten, noch in weichen (sogenannten Jerome, hoch 9½ Centimeter, Rand 7½ Centimeter; Planteur, hoch 10 Centimeter, Rand 9 Centimeter; Regent, hoch 13 Centimeter, Rand 9 Centimeter), sowie in gestreiften Filzhüten (Mollhüten), noch auch in Seidenhüten konkurriren.

3) Diesem Uebelstande ließe sich vielleicht abhelfen, wenn der Deutsche Fabrikant dieselben Sorten eben so gut und billig wie die Fabrikanten obiger Länder lieferte, was bis jetzt nicht der Fall ist.

Das Deutsche Fabrikat ist bis jetzt viel theurer, als das der bereits angeführten Länder, wovon sich Schreiber dieses noch erst kürzlich bei einer von Darmstadt empfangenen Mustersendung überzeugte. Es ist dies um so weniger verständlich, als — wenn die Kaninchenzucht auch in Frankreich vielleicht größere Dimensionen einnimmt, — Deutschland dagegen im wohlfeileren Hasenhaar das nöthige Material in erster Hand besitzt, die Wolle gewiß nicht theurer als in Frankreich ist, auch dieselben Maschinen in jedem bedeutenden Geschäfte in Anwendung kommen. Da nun auch der Arbeitslohn in Frankreich, Belgien und Italien gewiß nicht niedriger als in Deutschland ist, so kann man nur voraussetzen, daß die obigen Fabrikanten sich mit einem kleineren Nutzen begnügen als die Deutschen.

Dazu kommt noch, daß die fremde Bevölkerung hier größtentheils aus Franzosen und Italienern besteht, die theils das Fabrikat ihrer

Länder vorziehen, theils auch mit Vorliebe bei ihren Landsleuten kaufen, während der Deutsche dem fremden Fabrikat und dem fremden Verkäufer den Vorzug giebt, wenn er auch dasselbe Fabrikat bei einem Deutschen Verkäufer finden würde.

Ein großer Uebelstand besteht noch darin, daß die Mode sich hier fast gänzlich nach der Pariser richtet und der Platz jeden Monat mit dem Neuesten hierin versehen wird. Eine bestimmte Façon würde man daher von hier aus nicht in Auftrag geben können; sie würde veraltet sein, wenn die Waare hier anlangt. Jedoch würde dieses nur Bezug auf gestreifte Filzhüte und Seidenhüte haben; weiche Filzhüte wechseln fast nicht in der Form.

4) Die Pariser Fabrikanten haben ihre Fabriken größtentheils in den Provinzen (südl. Frankreich), die ihm die Waare halbfertig zusenden, worauf in Paris die letzte Hand daran gelegt und die Ausstaffirung besorgt wird. Die Verschiffung geschieht größtentheils in Dampfschiffen ab Havre oder Bordeaux. Außerdem giebt es bedeutende Fabriken in Bordeaux und Marseille, die natürlich direkt per Dampfschiff versenden. Die etwas geringern oder höhern Transport-Unkosten sollten bei diesem Artikel nicht in Betracht kommen.

Brüssel besitzt große Fabriken, und die Waare wird ab Antwerpen oder via Havre verschifft. Das Italienische Fabrikat kommt größtentheils von Genua in Dampfschiffen. — Englische Hüte kommen gar nicht in Betracht; sie sind zu theuer, zu schwer und plump, auch will man die Façon nicht; sie werden daher fast nie verkauft, und nur äußerst selten sucht eine geringe Sorte den Markt, um ein schlechtes Resultat zu liefern.

61) Früherer Importeur Buenos Aires. Ein Frankfurter Haus beschäftigt sich mit der Zubereitung des Kaninchen- und Hasenhaares und nimmt in diesem sehr bedeutenden Artikel die allererste Stellung ein. Dasselbe hat Filiale in Paris und London, welche ungleich größere Geschäfte machen, als das Deutsche Mutterhaus. Worin der Grund liegt, ist mir unbekannt.

In früheren Jahren wurden Filzhüte, bevor die Seidenhüte Mode wurden, hier aus diesen Haaren stark fabrizirt; in allen überseeischen Ländern gab es Hutmacher aus Deutschland, welche durchgehends Vermögen hatten. Im Verschleiß der fertigen Waare, welche jetzt von Paris 2c. kommt, haben diese Fabrikanten sich den Rang ablaufen lassen.

Spielwaaren.

62) Importhaus Buenos Aires. 1) Alle existirenden Sorten Spielwaaren, außer mechanischen oder, besser gesagt, Velocipedpferden, welche nur in Paris gemacht werden, sind von Deutschland zu beziehen, und zwar Holz- und Porzellanwaaren von Sachsen, — Blechwaaren von Bayern (Nürnberg und Fürth), auch theure, aber von allen Sorten die besten von Biberach in Württemberg, — Puppen und Fantasie-Spielwaaren von Thüringen. Fellpferde kommen nur aus Deutschland.

2) Was Holzwaaren anbelangt, so steht Sachsen, und zwar Zschopau, Grünhainichen 2c., in der Fabrikation obenan, und es können weder irgend welche andere Deutsche Staaten, noch Ausländer, sowohl was Auswahl und gute Arbeit, als billige Preise anbelangt, mit genannten Orten konkurriren.

Merkwürdig dagegen ist es, daß Deutschland in den meisten Blechspielwaaren nicht mit Paris (so zu sagen dem einzigen Konkurrenten Deutschlands auf diesem Gebiete; denn außer in Paris werden in Frankreich keine Spielwaaren fabrizirt, in England gar keine, außer einigen sehr theuren Dampfmaschinen, und Nordamerika arbeitet bis jetzt nur einige Spezialartikel, weshalb der Import von daher noch höchst unbedeutend ist) konkurriren kann. Nürnberg zum Beispiel liefert alle Arten Blechspielwaaren, und zwar sehr billig, steht aber, was Geschmack in der Ausführung anbelangt, weit unter Paris, welches nebenbei zu ebenso niedrigen Preisen verkauft.

Am meisten Konkurrenz macht den Parisern, außer im Lackiren, die Fabrik in der königlichen Strafanstalt in Brandenburg a. H., unter der Firma M. Fabian u. Comp. Und gerade in Eisenbahnen z. B. läßt auch diese Fabrik, was hübsche Ausführung und Preise anbelangt, Paris noch immer den ersten Platz einnehmen, was mir unerklärlich ist, da Brandenburg a. H. in vielen anderen Artikeln erfolgreich Konkurrenz macht.

Uebrigens kann weder Brandenburg a. H., noch Nürnberg, noch Paris so ausgezeichnet lackiren, wie Biberach.

Außerdem ist Paris ohne alle Frage in folgenden Spielwaaren 2c. allen anderen Ländern weit voraus: Blechtrommeln, Blechservice, Blechküchen (nicht Oefen, worin Fabian viel besser ist), Blechtrompeten, Zügel, Peitschen, Spazierstöcke (für Kinder), Gummipuppen, Gummithiere und Gummifiguren (was doppelt auffallend ist, da die preiswürdigen Gummibälle und viele andere Gummifabrikate am besten aus Deutschland bezogen werden), alle Arten Kämme und Hemdknöpfe, Salatlöffel jeder Art, sortirte Kinderspiele, Stick- und Nähkasten, Unterhaltungsspiele für Erwachsene und Kinder, Soldatenausrüstungen, welche letzteren in Deutschland sehr plump gearbeitet werden, wie denn überhaupt bei Spielwaaren nur der angewandte gute Geschmack den Parisern den Vorrang läßt.

In Spielen, als: Schachspiele, Dominospiele, Lottospiele, Damenspiele und Damenbretter, kann man mit Deutschland keine Geschäfte machen, da die feinsten Spiele von Elfenbein und hartem Holz von England, die gewöhnlichen bis zu den sehr guten von Frankreich viel geschmackvoller und billiger ankommen. Es ist um so auffallender, daß in Deutschland in diesen Artikeln nicht Fortschritte gemacht werden, als dieselben höchst wichtig sind, indem davon jährlich überall in der Welt sehr große Quantitäten konsumirt werden.

Dagegen kann in Leder- und Galanteriewaaren, Porzellanwaaren (hochfeine bis ordinäre Kinderservice 2c.), Puppen (der wichtigste Artikel der Spielwaarenbranche), Blei- und Holzsoldaten, Holzmöbeln kein Land mit Deutschland in irgend einer Hinsicht konkurriren.

Thüringen macht in Phantasiespielzeugen den Parisern eine entschiedene Konkurrenz.

3) Wie ich also nachgewiesen, ist es fast lediglich der gute Geschmack, welcher den Parisern in vielen Artikeln das Uebergewicht über Deutschland giebt, und ich glaube kaum, daß dieses Faktum sich leicht abändern lassen wird, wenn überhaupt; denn man darf nicht vergessen, daß der Pariser Fabrikant und Arbeiter täglich und stündlich den höchsten Luxus in allen Fächern sich entfalten sieht, wodurch der Schönheitssinn auf natürliche Weise äußerst ausgebildet wird, während der Deutsche Fabrikant bezw. Arbeiter im kleinen Flecken fast sein ganzes Leben hinbringt und daher nicht einmal eine Idee von Glanz und Pracht des Ueberflüssigen im Leben haben kann. Letzterer hat allerdings meistentheils große Naturschönheiten für sich, und daher kommt es denn auch wohl, daß Schweizereien, Rittergüter, Landgüter, Hühnerhöfe 2c. überhaupt in Paris gar nicht gemacht werden, während Sachsen darin Außerordentliches liefert. Ich bin daher der Meinung, daß die Geschmacksrichtung sich nur mit der Lebensweise verändern kann, und würde zur Abhülfe den Vorschlag machen, eine Anzahl Arbeiter nach Paris zu schicken, um dort zu studiren und dann nach ihrer Rückkehr Fabriken zu leiten, wenn überhaupt irgendwo wirkliche Spielwaarenfabriken existirten, was eben nicht der Fall ist.

Jeder Fabrikant, außer etwa M. Fabian u. Comp. in Brandenburg a. H. und Bruno Seibt in Görlitz, welche beide die bezw. Strafanstalten so zu sagen als Fabriken haben, arbeitet und erfindet Neues allein oder mit Hülfe einiger weniger Arbeiter, der Frau und eventuell der Kinder, indem jeder einen oder einige Spezialartikel fertigt, welche er dann dem Kaufmann abliefert, welcher also das ganze Sortiment von allen Fabrikanten im Flecken zusammen bekommt und von welchem dann auch die Importeure beziehen.

Die einzig mögliche Abhülfe wäre also, wirkliche Fabriken zu errichten, worin die heute sogenannten Fabrikanten als Angestellte arbeiteten, und die Leitung derselben Leuten in die Hand zu geben, welche auswärts alle Geschmacksrichtungen studirt hätten.

Bei den ungemein großen Dimensionen, welche die Spielwaarenfabrikation in Deutschland angenommen hat, lohnte es sich wohl der Mühe, vorstehende Veränderung genau zu erwägen; ob aber eine solche zugleich eine Verbesserung für alle Interessen wäre, darüber kann ich natürlich kein Urtheil abgeben.

4) Die Deutschen Waaren, welche vorstehend erörtert sind, langen hier größtentheils mit Dampfschiffen an, und zwar fast ausschließlich über Hamburg und Bremen, welcher Weg der bequemere und billigere ist. Wenn nun noch bedeutende Quantitäten solcher und anderer Waaren namentlich über England kommen, so liegt der Grund eben nur darin, daß von Deutschland nach hier und überhaupt nach weiter entfernten überseeischen Plätzen nicht genügende Dampfschiffsverbindungen vorhanden sind, und das kommt meiner Meinung nach nur daher, daß in England und Frankreich z. B. irgend ein größeres Unternehmen mit bedeutenderen Mitteln angefangen wird, während der Deutsche, im Allgemeinen gesprochen, erst Erfolge sehen will, ehe er sein Kapital hergiebt, und daher solche Unternehmer gezwungen sind, mit geringen Mitteln möglichst viel zu leisten, was immer nur unter besonders günstigen Umständen möglich sein kann.

Frachtdampfer von Deutschland liefern übrigens ebenso schnell, wie die Frachtdampfer anderer Nationen, und die Waaren durchschnittlich auch in besserem Zustande, was daher rührt, daß die Schiffe besser gebaut sind und auch mit den Gütern besser umgegangen wird. Aus diesem Grunde ist auch die See-Assekuranzprämie in Deutschland wohlfeiler, als in England und Frankreich.

Maschinen.

63) Importhaus Buenos Aires. In Beantwortung der uns gestellten Fragen:

1) Welche Sorten von Maschinen kommen von Deutschland und von welchen Plätzen?
2) In welchen Sorten kann die Deutsche Industrie mit der ausländischen nicht konkurriren?
3) Wie ließe sich diesem Uebelstande abhelfen?
4) In welcher Hinsicht ist der Bezug von Frankreich und England bequemer und rascher?

lassen wir uns ausschließlich durch unsere persönlichen Erfahrungen und gewonnenen Anschauungen leiten; es ist daher Nachstehendes nicht als erschöpfende Ausarbeitung der Fragen anzusehen, sondern es umfaßt nur diejenigen Punkte, in welchen wir uns ein eigenes Urtheil zutrauen dürfen.

Fr. 1. Welche Sorten kommen von Deutschland und von welchen Plätzen?

Wir haben aus Deutschland bis jetzt einiges in Motoren, gewerblichen Maschinen, Apparaten, Maschinendetails für verschiedene Industriezweige und Rohmaterialien eingeführt.

a. Motoren. Unsere Introduktion aus Deutschland beschränkte sich bis jetzt auf Motoren für Dampfbetrieb, und zwar stationäre Dampfmaschinen nebst dazu gehörigen Dampfgeneratoren und Lokomobilen.

Was speziell die Kesselschmiedearbeit anbelangt, so können wir bestätigen, daß das bei derselben verwandte Material, sowohl Stahl als Eisen, gut und in einzelnen Fällen sogar vorzüglich ist; die Konstruktion steht bei einigen größeren Etablissements auf der Höhe der Zeit, dagegen läßt diejenige von anderen, und zwar bedeutenden Werkstätten merkwürdigerweise viel zu wünschen übrig. Diese Bemerkung bezieht sich hauptsächlich auf die allerdings schwierigen Flanschirungsarbeiten, welche jedoch als Maßstab für gute Kesselschmiedearbeiten angesehen werden müssen.

Die sogenannten groben Kesselgarnituren sind durchschnittlich solid und sogar öfters mit mehr als nöthigem Materialaufwand ausgeführt, ermangeln dagegen vielfach des gefälligen Aussehens.

Die feinen Garnituren dagegen, meistens aus Messing bestehend, zeigen ein zu ängstliches Bestreben, Ersparnisse zu erzielen, und wir mußten leider an unseren Lieferungen vielfach veraltete Modelle konstatiren.

Trotz obiger Aussetzungen halten wir die besseren Deutschen Werkstätten, namentlich einen Theil der Rheinländischen, in Kesselschmiedearbeiten für konkurrenzfähig.

Mit den von Deutschland importirten Dampfmaschinen haben wir dagegen leider keine guten Erfahrungen gemacht. Das zur Verwendung gekommene Material war allerdings quantitativ reichlich vorhanden und qualitativ gut, die Konstruktion dagegen dem heutigen Stande des Dampfmaschinenbaues auffälligerweise keineswegs entsprechend, und zwar nicht nur mit Bezug auf die konstruktive Durchführung, sondern namentlich auch was das gefällige Aussehen anbelangt.

Auffällig ist außerdem der durchweg roh aussehende Guß, der in den von uns beobachteten Fällen gegen den englischen Guß in höchst unvortheilhafter Weise absticht. Die Arbeit (workmanship) gab zu keinen besonderen Klagen Anlaß.

Obiges bezieht sich auf bis jetzt von uns importirte Motoren aus Norddeutschland und der Rheingegend. In letzter Zeit hatten wir Gelegenheit, mit einem altrenommirten süddeutschen Etablissement bezüglich Lieferung von Lokomotiven in Unterhandlung zu treten. Wir kennen die Arbeiten dieser Firma aus eigener Anschauung, und obwohl wir bis heute noch keine dieser Lokomotiven auf hiesigem Platze haben, lassen uns doch die erhaltenen Preisangaben, Spezifikationen und Zeichnungen schließen, daß wir in dieser Spezialität gegenüber England und Frankreich konkurriren werden können.

b. Gewerbliche Maschinen. Einen erfreulichen Aufschwung können wir in der Fabrikation gewerblicher, namentlich landwirthschaftlicher Maschinen in Deutschland notiren. Wir traten in dieser Branche mit einem Hause aus der Maingegend in Verbindung und erhielten Maschinen, die in jeder Hinsicht allen billigerweise zu stellenden Forderungen vollkommen entsprachen. Wir heben hier namentlich landwirthschaftliche Maschinen, nach guten Nordamerikanischen Modellen konstruirt, hervor, die bei konkurrenzfähigen Preisen besseres Material und sorgfältigere Arbeit aufweisen, als jene.

Auch die äußere Ausstattung ist durchaus gefällig, nur möchten wir den Deutschen Fabrikanten anempfehlen, auch in der Verpackung das vorzügliche Nordamerikanische System einzuführen.

In einer anderen Spezialität, den Maschinen zur Ziegel- und Backsteinfabrikation, hatten wir Gelegenheit, Deutsches Fabrikat mit ausländischem zu vergleichen, und dieser Vergleich fiel keineswegs zu

Ungunsten Deutschlands aus, obwohl, namentlich an hiesigem Platze, die Verwendung des Französischen Materials eine allgemeine ist und Frankreich bis jetzt in Lieferung solcher Maschinen mit einigem Recht bevorzugt wurde.

c. Apparate. Wir haben aus Deutschland Apparate zur Destillation mit Erfolg eingeführt und dieselben können, namentlich was die Kupferschmiedearbeit anbelangt, in die allererste Kategorie gestellt werden. Dergleichen kontinuirliche Destillationsapparate werden in gleich vorzüglicher Qualität in Halle, Merseburg, Magdeburg, Hannover, Nürnberg 2c. hergestellt.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß Deutschland in dieser Spezialität konkurrenzfähig ist; ob die Herstellung von Apparaten für die Zuckerfabrikation, welche letztere im hiesigen Lande einer bedeutenden Zukunft entgegengeht, in Deutschland auf einer Stufe steht, die das Deutsche Fabrikat mit dem Französischen konkurrenzfähig macht, können wir nicht aus eigener Anschauung angeben.

d. Maschinendetails für verschiedene Industriezweige und Rohmaterialien. Von ersterer Klasse haben wir aus Deutschland verschiedene Sorten Mühlenutensilien eingeführt, mußten jedoch in der Folge davon abstehen, da die betreffenden Fabrikanten sich nicht den von uns gestellten Forderungen anpassen wollten und außerdem die Preise gegenüber ausländischem Fabrikate viel zu hoch waren.

Für Bezüge von Rohmaterialien sind außer dem Namen Krupp wenige Deutsche Firmen an hiesigem Platze bekannt. Uns selbst wurde bei einer größeren Bestellung, die wir außer Deutschland ausführen lassen, Krupp'sches Material vorgeschrieben. Die Firma Krupp in Essen nimmt eine ganz exceptionelle Stellung ein, und es braucht unser Bericht nicht auf deren weltbekannte Leistungen zurückzukommen; im Uebrigen hatten wir noch keine Gelegenheit, Rohmaterialienbezüge aus Deutschland zu machen, können uns also kein Urtheil über die Konkurrenzfähigkeit in dieser Branche erlauben.

Fr. 2. In welchen Sorten kann die Deutsche Industrie mit der ausländischen nicht konkurriren?

Wir halten diese Frage, was unsere eigenen Erfahrungen im Maschinenfache auf hiesigem Platze anbelangt, für in Vorstehendem beantwortet, können jedoch noch beifügen, daß die günstige Lage einiger Seeplätze Deutschlands dem Schiffbau und speziell dem Dampfschiffbau förderlich sein müßte, daß jedoch die Erfahrungen, welche wir bis jetzt in dieser Hinsicht und ganz speziell in einigen Fällen in letzter Zeit machen konnten, nicht zu der Annahme berechtigen, daß Deutschland in dieser Branche gegenüber England in nächster Zeit konkurrenzfähig werden könnte.

Fr. 3. Wie ließe sich diesem Uebelstande abhelfen?

Wir müssen namentlich bei Beantwortung dieser Frage den Standpunkt unserer eigenen Erfahrungen festhalten, und es können sich daher unsere Bemerkungen in dieser Hinsicht nur in sehr engen Kreisen bewegen.

1) Haben wir bei Lieferungen von Utensilien für industriellen Betrieb die Bemerkung gemacht, daß fortdauernde Geschäfte, trotz einer Preisdifferenz (da Konkurrenzfähigkeit in unserem Fache nicht immer identisch mit der Preisfrage ist), möglich gemacht worden wären, wenn die Fabrikanten bereitwilliger auf gewisse Modifikationen und Abweichungen in Herstellung der Objekte, die dieses Land öfter bedingt, eingegangen wären.

2) Haben wir bei Lieferungen, die auf Muster erfolgen müssen, vielfach die Erfahrung gemacht, daß Englische, Französische, Schweizerische und andere Industrielle in Zusendung dieser Muster und der nöthigen Erläuterungen entgegenkommender sind, als Deutsche Fabriken.

3) Bei Bestellungen von Maschinen und Apparaten, die wir in Deutschland machten, stießen wir wiederholt auf eine für unsere Zeit unerklärliche Geheimnißkrämerei. Selbst bei abgeschlossenen Geschäften hatten wir Mühe, zu den gelieferten Objekten die allernothwendigsten Zeichnungen zu erhalten, was uns in einigen Fällen nöthigte, dieselben selbst anzufertigen. — Abgesehen von individuellen Erfahrungen und spezifischen Geschäftsgeheimnissen, existiren heute im Maschinenfache für einen tüchtigen Ingenieur keine Geheimnisse mehr, und es treibt daher jene das Geschäft erschwerende Zurückhaltung den Besteller und den Importeur von Maschinen nothwendigerweise zu anderen Bezugsquellen.

4) Eine sehr wichtige Rolle spielt bei Maschinen im überseeischen Geschäfte die tüchtige Verpackung. Es ist in dieser Hinsicht zu bemerken, daß unsere trostlosen Hafen- und Abladeverhältnisse eine ganz außergewöhnliche Verpackung erheischen, doch unterlassen wir bei Bestelluugen niemals, diesen Punkt hervorzuheben.

Fr. 4. In welcher Hinsicht ist der Bezug von Frankreich und England bequemer und rascher?

Wir wüßten diese Frage nicht anders zu beantworten, als daß in erster Linie England und Frankreich mehr direkte Dampfschiffs-Verbindungen mit diesem Lande besitzen, als Deutschland, und daß in zweiter Linie in den beiden erstgenannten Ländern die Haupt-Industrie-Centren, selbst des Binnenlandes, näher an Hafenpätzen liegen, als dies bei den meisten Fabrikstädten Deutschlands der Fall ist. — Gerade bei Maschinenlieferungen, also da, wo es sich meistens um große und schwere Objekte handelt, sind die zu bezahlenden Frachten ein schwer in die Waage fallender Umstand.

64) Importhaus Tucuman. Wir möchten die Gelegenheit benutzen, die Aufmerksamkeit auf die mit jedem Jahre stärker werdende direkte Einfuhr aus Deutschland von Maschinentheilen für die Zuckergewinnung, insbesondere von Destillirapparaten für Alkohol neuester Konstruktion, zu lenken, welche letzteren wegen ihrer guten und sauberen Ausführung, verhältnißmäßigen Billigkeit und ein ausgezeichnetes Produkt erzielend ohne Frage die beste Aussicht haben, alle Englischen und Französischen Apparate derselben Art aus dem Felde zu schlagen.

Die Zuckerindustrie hiesiger Provinz hat in den letzten zwei Jahren einen ungeahnten Aufschwung genommen, so daß nicht zu viel behauptet wird, wenn man prognostizirt, daß innerhalb einiger Jahre ein Drittel alles kultivirbaren Landes der Provinz mit Zuckerplantagen bedeckt sein wird.

Man wird um so mehr die Wichtigkeit des oben über die Einführung von Maschinerien aus Deutschland Gesagten einsehen, wenn man bedenkt, wie wenig bis heute die Deutsche Maschinenindustrie Anstalten gemacht hat, mit anderen Nationen in Konkurrenz zu treten, obwohl sie ohne Frage, sowohl in Bezug auf Güte wie auf Billigkeit, das Gleiche wie andere leisten kann. Als eine der ersten Bedingungen einer erfolgreichen Konkurrenz würde sich empfehlen, den Herren Fabrikanten die Sendung von Agenten, am besten Ingenieuren, wie die Engländer und Franzosen sie schon längere Zeit hier haben, hierher nahe zu legen.

65) Importhaus Salta. Es muß darauf hingewiesen werden, daß in neuester Zeit Maschinentheile für Zuckeretablissements, hauptsächlich Destillirapparate für Alkohol, in der Provinz Tucuman den Englischen und Französischen vorgezogen werden, sowohl ihrer vorzüglichen Ausführung halber, wie der verhältnißmäßigen Billigkeit,

dabei ein ausgezeichnetes Produkt liefernd, so daß mit Sicherheit anzunehmen ist, daß diese Maschinen oder Apparate mit der Zeit die Englischen und Französischen ganz verdrängen dürften.

Kontorbedürfnisse.

66) Importhaus Buenos Aires. Wenn Jemand die Frage aufwürfe: in welchem Lande wird das beste Papier gemacht? — und als Antwort irgend einen Landesnamen empfinge, so würden sich mit vollem Rechte verschiedene andere Länder beklagen dürfen. Wenn man aber einem Sohn Südamerikas von Venezuela und Columbia bis zur Argentinischen Republik herab sagte: „Cuál es el mejor papel?“ — so würde stehend die Antwort lauten: „el papel inglés.“ — Den Grund für diese Antwort werden die Deutschen Fabrikanten sehr leicht darin finden, daß England wohl früher denn alle anderen Nationen Gutes in der Papierfabrikation leistete, zuerst einen außereuropäischen Markt suchte und dann darin, daß bisher oder doch wenigstens noch bis vor kurzem alles Papier, mochte es stammen, woher es wollte, unter Englischer Flagge fuhr. Die Franzosen und Belgier waren die ersten, welche diese Vormundschaft abwarfen und Französische Etiketten brauchten. In letzter Zeit folgen auch viele Deutsche Fabriken ihrem Beispiele.

Würde mir obige Frage vorgelegt, so müßte ich antworten: England liefert am besten das dicke, kräftige, dabei brillant satinirte glatte Brief- und Billetpapier, das kräftige, zähe (speziell bläuliche), ziemlich grobe, aber ausgezeichnet satinirte Papier für Geschäftsbücher, Frankreich liefert die guten und mittelguten Briefpapiere, Belgien dieselben, sowie auch Kanzleipapiere geringerer Qualität, speziell auch Druckpapiere. Deutschland ist das erste Land für Zeichen- und feine Kanzleipapiere, sowie für gutes Briefpapier, sogenannter Postvordruß, wie auch für Luxuspapiere, in welch letzterem Artikel es aber von Oesterreich und Italien noch übertroffen wird,

Ob Deutschland in allen diesen verschiedenen Qualitäten mit den genannten Ländern konkurriren könnte, wenn es wollte, weiß ich nicht; die speziell England eigenthümlichen Sorten habe ich jedenfalls noch in keinem Deutschen Musterbuche in gleicher nicht nur Qualität, sondern auch Fabrikationsweise gefunden.

In Briefumschlägen konkurrirt Deutschland nur im Luxusfache. Die speziell vom Handelsstande gebrauchten Couverts werden unstreitig am schönsten, solidesten und kräftigsten von England, die geringeren und ganz ordinären Sorten wenigstens ebenso gut und preiswürdig von anderen Ländern geliefert.

In Geschäftsbüchern weicht das Deutsche Fabrikat so total in seiner ganzen Art und Aufmachung von denen anderer Länder ab, daß dort kaum ein Vergleich aufzustellen ist. Es giebt unstreitig einige Fabriken in Deutschland, die, was Güte des Papiers, Genauigkeit der Liniatur, Solidität und dabei Eleganz des Einbandes anbelangt, nicht nur bei den großen Hauptbüchern, sondern auch bei den kleinsten Nebenbüchern das Beste liefern, was man sich wünschen kann. In Südamerika aber werden diese Bücher immer nur bei dem Deutschen Publikum und bei diesem auch nur aus Pietät Absatz finden. Vorgezogen wird das Englische Genre, welches sich an größter Solidität (nicht Eleganz) betreffs des Einbandes und ausgezeichneter, wenn auch grober Qualität des Papieres genügen läßt. Den Versuch einer Konkurrenz mit den Belgischen und Italienischen Fabriken in ordinären Geschäftsbüchern hat Deutschland, so viel ich weiß, noch nicht gemacht, und ich möchte solche auch kaum anrathen, da bei den fabelhaft billigen Preisen der Fabriken genannter zwei Länder wenigstens für Südamerika kaum ein Erfolg in Aussicht stände.

Wenn Deutschland beginnt, in Dinten erfolgreiche Konkurrenz zu machen, so ist das ein wohl anerkennungswerther Punkt; denn bisher war England unbestrittener Alleinherrscher auf diesem Felde. Es muß wohl beachtet werden, daß noch lange nicht jede Dinte, welche daheim als vorzüglich gilt, auch für hier taugt. Der sehr bedeutende Temperaturwechsel, den die Waare nicht nur bei ihrem Passiren des Aequators, sondern auch hier so oft durchmachen muß, hat manchem Importeur einer bisher noch fremden Marke schon theures Lehrgeld gekostet. Englands Hauptforce bestand bisher in seinen Kopirdinten, aber auch diesen stellen sich jetzt schon Deutsche Fabrikate gleichberechtigt an die Seite.

Gleiche Hoffnung darf man für die nächste Zukunft auch wohl betreffs Federn hegen. Mit Ausnahme einiger weniger Französischer Fabrikanten, welche sich hier Ruf erworben, ist England der einzige Exporteur hierher, und nicht mit Unrecht der beliebte, denn seine Perry, Brandauer, Leonhardt haben nicht nöthig, sich so leicht bei Seite schieben zu lassen. Von Deutschen Fabriken ist mir nur die von F. Sönneken in Bonn bekannt, die durch ihre Rundschriftfedern auch hier schon Namen hat. Ihre übrigen Sorten scheinen mir in Qualität wohl mit den Englischen konkurriren zu können, wenn freilich die Preise bis jetzt noch höher sind.

In Bleistiften erkennen alle anderen Nationen Deutschland stillschweigend die Krone zu, und unsere Fabrikanten haben das wohl unstreitig ihrem Pionier Faber zu verdanken, mögen auch in letzteren Jahren andere Verfertiger dieses Artikels Gutes und selbst Vorzügliches leisten, manche wohl gar daheim von kompetenten Personen schon bevorzugt werden. In Südamerika ist der Name Faber gleichbedeutend mit dem Besten in dieser Branche, und diese Marke wird ebenso gut von Englischen und Französischen Handlungen wie von den Deutschen geführt.

In den tausend anderen Artikeln der Papierwaarenbranche, wie Siegellack, Oblaten, Federhalter, Schreibzeugen, Dintenfässern, Papiermesser, Papierklammern, Heftzwecken, Farben, Pinsel, Reißzeuge, Zeichenutensilien, Schreibmappen, Schreibunterlagen, Notizbücher, Brieftaschen, Löschrollen, Bindfaden ꝛc. ꝛc., steht Deutschland hinter keinem anderen Lande zurück, nur fällt bei diesen Gegenständen des öfteren ein Umstand ins Gewicht, der die Importeure veranlaßt, einen Artikel lieber von England, Frankreich oder den Vereinigten Staaten zu beziehen, als von Deutschland: das ist die Aufmachung oder Verpackung.

Der Südamerikaner, mag er Chile, Brasilien, Peru oder Argentinien seine Heimath nennen, ist Genußmensch und in Folge dessen ein Freund des Aeußerlichen. Er will auch in dieser Beziehung nach seinem Geschmack bedient werden, wenn es auch einige Pesos mehr kostet. Es giebt in diesen Ländern, mit Ausnahme der wenigen Fremden, keinen Mittelstand. Das arme Volk kauft ohnehin nichts (ich spreche, wohlverstanden, von meiner Branche). Der Konsumirende ist in der Lage, etwas mehr zu zahlen, als wofür nur Schlechtes zu liefern wäre.

Wie oft sieht man elegante, wirklich schöne Damenschreibmappen: das Leder, das Seidenfutter, die Buchbinderarbeit — Alles ist tadellos, das Lösch- und Schreibpapier darin aber so ordinär wie möglich. Oder auch dieselben sind mit Einrichtung, aber dann sollte man meinen, es wäre kein gröberer Knochen und Eisen zu finden, als dafür verwandt wurde. Hochelegante Brieftaschen mit möglichst ordinärem Bleistift und sich nach einigem Anziehen sofort ausdehnendem Gummibande. Ersterem Uebel kann der Detaillist abhelfen, dem zweiten aber nicht, und das theure Buch wird für ihn unverkäuflich.

Wunderhübsche Albums mit einer dünnen Messingklammer, die, schlecht befestigt, sich ablöst, nachdem sie einigemale dem Kauflustigen vorgelegt sind, — hochfeine Schreibkasten mit einem halbverrosteten eisernen Schlüssel, — Malkasten mit Farben bester Qualität und mit rothangestrichenen Pinselstäben von Tannenholz.

Delikate Artikel, die unverkäuflich werden, sobald sie ihre Frische, den Schein der Neuheit verlieren, müssen in hübsch aufgemachten Kartons liegen, die sie gegen Feuchtigkeit und Staub schützen.

Auf die Frage: In welcher Hinsicht ist der Bezug von Frankreich und England bequemer und rascher? — möchte ich erwidern: in keiner, wenn der Uebersender in den betreffenden Hafenstädten tüchtige und mit den Verbindungen nach Südamerika wohl vertraute Vertreter hat. Die Dampfer, welche zwischen Hamburg und Bremen und dem La Plata laufen, werden mit Recht von den hiesigen Kaufleuten nach Kräften protegirt. Sie halten, namentlich die ab Hamburg gehenden, wenn irgend möglich, die festgesetzten Abgangstage inne, der Unterschied der Reisezeit beträgt höchstens einige Tage und die Kapitäne sind sich wohl bewußt, daß es nicht nur ihre Pflicht ist, das Schiff sicher an seinen Bestimmungsort zu führen, sondern lassen sich auch an einer guten, unbeschädigten Ueberbringung ihrer Ladung gelegen sein, ein Punkt, der den Französischen und speziell vielen Englischen Kapitänen sehr gleichgültig ist. — Der Bezug von Waaren aus Deutschland ist daher ab Deutschland oder Antwerpen mit den Deutschen Dampfern der vortheilhafteste, nicht nur wegen bedeutender Spesenersparniß in Folge der hohen Eisenbahnfrachten in Frankreich und der meistens ziemlich hohen Kosten in den Hafenplätzen jenes Landes, sondern auch betreffs der Zeit; denn dem Wasserwege durch die Nordsee ist doch auch die Zeit des Landweges bis an den Französischen Hafen anzurechnen. Selbst aber bei einem Bezuge von England läßt es zuweilen Rechnung, nicht ab Liverpool, sondern via Hamburg kommen zu lassen, da die Fracht von England nach Hamburg sehr gering und man dann einer guten Lieferung sicher ist.

Zum Schluß möchte ich noch allen Deutschen Fabrikanten die Versicherung geben, daß mit jedenfalls sehr geringen Ausnahmen der Deutsche Kaufmann im Auslande seinen vaterländischen Fabrikaten die größte und bevorzugende Aufmerksamkeit widmet und den stärksten Absatz zu erzielen sucht. Wenn ihm dies nicht gelingt, so ist es lediglich Schuld der Fabrikanten, die eben mit ihrer Waare hinter der anderer Länder zurückstehen. Man glaube nicht, daß unpatriotisches Gefallen am Fremden oder kleinliche Lust am Mäkeln die Ursache sind, daß so oft der Ueberseer mit Umgehung seiner Landsleute sich für den Bezug seiner Waaren an andere Nationen wendet. Wenn den Deutschen Häusern auch nur in seltenen Fällen von vornherein das Kapital zu Gebote steht, mit dem z. B. die Englischen Häuser sich meistens etabliren, so stehen sie doch hinsichtlich Achtung und Kredit seitens der Eingeborenen unter keiner anderen Nation, und wenn sie einen vaterländischen Artikel poussiren wollen, so vermögen sie das, allen Erzeugnissen anderer Länder zum Trotz, nur muß dieser Artikel in jeder Hinsicht auf gleich hoher Stufe stehen. Ist das aber der Fall, so ist auch das Interesse des Deutschen Importeurs im höchsten Grade dem vaterländischen Produkte sicher. — Möchten daher die in bester Ueberzeugung gegebenen Vorschriften und Winke beherzigt werden; dann wird bald die Deutsche Industrie ebenso gut und noch besser ihre Abzugsquellen im Auslande finden, als die irgend einer anderen Nation.

67) Importhaus Asuncion. ad 1. Geschäftsbücher von König und Ebhardt in Hannover; Dinte und andere Fabrikate von R. Tetzer in Berlin; Stahlfedern und Halter von Heintze und Blanckerz in Berlin; Bleistifte von Faber; alle Arten Schreib- und Druckpapier und Couverts verschiedener Procedenz; Druckerschwärze; Zeichenpapier und -Utensilien, Materialien für Lithographie ꝛc.

ad 2 Die Deutschen Schreibpapiere passen im Allgemeinen nicht für den hiesigen Geschmack; sie repräsentiren die gute Mittelsorte, während hier vorzugsweise das ordinäre, sehr billige Belgische Papier mit blauen Linien, sowie in geringen Quantitäten das feine, aber theure Englische konsumirt wird. Auch die Deutsche Verpackung in Ries zu 480 Bogen ist hier nicht anwendbar, da man in diesen Ländern das Ries zu 400 Bogen rechnet. Bei Druckpapier dagegen werden 500 Bogen auf das Ries gerechnet. — Die vorzüglichen Geschäftsbücher von König und Ebhardt sind nicht allgemein einzuführen, da man für kleinere Geschäfte der größeren Billigkeit halber gewöhnlich die ordinären Französischen und Belgischen Bücher mit grünem Lederrücken wählt. — Das Deutsche Druckpapier hat mit dem Belgischen einen harten Kampf zu bestehen, zeigt sich aber konkurrenzfähig.

ad 3. Um Deutsche Briefpapiere hier einzuführen, ist es nöthig, daß dieselben nach von hier eingesandten Mustern fabrizirt werden; ebenso würde es erforderlich sein, neben den bisher importirten guten Geschäftsbüchern solche von geringerer Sorte fabriziren zu lassen, die vielleicht mit den erwähnten Französischen die Konkurrenz bestehen könnten. — Vor einigen Jahren kannte man hier von Schreibmaterialien Deutschen Ursprungs höchstens die Faberschen Bleistifte, während gegenwärtig die obengenannten Artikel einen hervorragenden Platz einnehmen und sich immer mehr einbürgern, und das bloß, weil ein Deutscher den Muth gehabt hat, diese Artikel einzuführen und den bis dahin ausschließlich gebrauchten Französischen und Englischen Konkurrenz zu machen.

VIII.]

Mexiko.

Wirthschaftliche Bewegung in Mexiko.

In Mexiko herrscht allgemein die Ueberzeugung, daß die materielle Entwickelung des Landes mit dem Bau der Eisenbahnen zu beginnen habe. Von dem letzten Kongreß sind bereits zwei große Bahnnetze konzessionirt worden. Sie sollen, das eine breitspurig und das andere schmalspurig, von der Hauptstadt ausgehend, bis zur Nordgrenze vordringen, zum Anschluß an die Amerikanischen Bahnen, und jedes derselben soll durch eine Querlinie mit beiden Meeren in Verbindung treten. An diesen beiden ungeheueren Eisenbahnkreuzen, welche sich quer über das Land legen sollen, wird bereits mit Energie gearbeitet. Aber dabei soll es nicht bleiben. In den meisten Theilen des Landes bestehen außerdem noch Projekte für andere Schienenwege. Das allgemeine Denken ist so vorwiegend auf diesen Gegenstand gerichtet, daß man kaum von etwas Anderem noch spricht, und was noch wichtiger ist, überall finden sich auch bereits die Faktoren ein, welche die Ausführung versprechen. Wohl ausgestattete Karawanen von Amerikanischen Ingenieuren durchziehen das Land, um die Tracen für allerlei internationale und interozeanische Bahnprojekte auszufinden oder für Lokalbahnen aller Art die Vorstudien zu machen. Auch der berühmte Ingenieur Captain Eads geht daran, sein (bereits konzessionirtes) großartiges Projekt einer Schiffseisenbahn über den

Isthmus von Tehuantepec vorwärts zu bringen. Als Beispiel der Rapidität, mit welcher die ganze Bewegung Platz greift, mag folgende Thatsache Erwähnung finden. Noch im Februar v. J. sah man in dem südlichen Staat Oajaka mit Neid auf die Eisenbahnentwickelung im Norden und besprach die Aussicht auf eine Bahn durch den Staat als eine sehr fernliegende Hoffnung. Im April war bereits eine „Mexikanische Südbahngesellschaft" konstituirt, welche den Staat Oajaka von Meer zu Meer mit einer Eisenbahn überspannen will. Auch war der General Grant in der Hauptstadt anwesend, um für die Gesellschaft, deren Präsidium er übernahm, die Wege zu ebnen.

Daß dieses endlich erkannte Bedürfniß des Landes für Eisenbahnen so schnell seine Befriedigung zu finden verspricht, ist dem Umstand zu verdanken, daß in der großen Nachbar-Republik eben gleichzeitig eine Bewegung Platz gegriffen hat, welche die immensen materiellen und intellektuellen Mittel derselben dem Mexikanischen Bedürfniß zur Hülfe führt. Von dem Auftreten des Generals U. S. Grant in Mexiko im Jahre 1880 ist der wesentlichste Anstoß zu jener Bewegung herzuleiten. Seit dem Antritt des neuen Präsidenten ergießt sich ein wachsender Strom Amerikanischer Ingenieure, Techniker und Unternehmer für alles Mögliche und Unmögliche in das Land. Mexiko ist in der Amerikanischen Geschäftswelt „Mode geworden", und der Unternehmungsgeist des spekulativen Volkes, jetzt doppelt kräftig durch den Ueberfluß eigenen und fremden Kapitals, wirft sich mit mehr noch als seiner gewöhnlichen Energie auf das neu eröffnete Feld. Man kann kaum eine Amerikanische Zeitung in die Hand nehmen, in welcher nicht von Mexiko, seinen Reichthümern und seiner Entwicklungsfähigkeit in eingehenden Artikeln gehandelt würde. Neben dem Eisenbahnbau, in welchem bereits ein sehr bedeutendes Amerikanisches Kapital investirt wurde, sind es die Mexikanischen Häfen, welche von der Spekulation ins Auge gefaßt werden. An verschiedenen Plätzen der Ostküste sind Amerikanische Ingenieure beschäftigt, den Ausbau, resp. die Verbesserung der Golf-Häfen José Maria (für Matamoros), Tampico, Anton Lizardo und Veracruz zu studiren, für welche theils die Mexikanische Regierung, theils die interessirten Eisenbahn-Kompagnien große Aufwendungen machen wollen. Am Stillen Meere haben dieselben den Vorstudien für die Einrichtung neuer Häfen bei der Laguna von Tehuantepec, bei Huatulco und Topolobampo obgelegen.

In den nördlichen Grenzstaaten ist es ferner der Bergbau auf Edelmetalle, der kolossale Reichthum der Mexikanischen Cordilleren an noch unerschlossenen Schätzen von Silber und Gold, welcher zahlreiche Spekulanten anzieht, und es ist hier eine Einwanderung von Kapital und Arbeitskraft — daneben auch von Abenteurern — im Gange, die an die Vorgänge in Californien und Nevada erinnert. Im Staate Sonora sind schon fast alle in ergiebigem Betrieb befindlichen Minen an Amerikanische Gesellschaften übergegangen. Jetzt verbreitet sich die Bewegung auf die Staaten Sinaloa, Chihuahua und Durango; jeder Minenbesitzer ist dort so zu sagen auf dem Lugaus nach der Amerikanischen Gesellschaft, die ihm sein Bergwerk zu hohem Preise abkaufen soll. Auch für landwirthschaftliche und Fabrikunternehmungen, für spekulative Land- und Häuserkäufe und sonstige Anlagen aller Art findet sich Amerikanisches Kapital angeboten. Bereits macht sich der Einfluß dieses Angebots in den Grenzstaaten durch Steigerung aller Werthe und erhöhte Produktion auf vielen Gebieten bemerklich.

Der Gang dieser ganzen wirthschaftlichen Bewegung ist ein so rapider, daß er wohl überstürzt genannt werden kann und die Befürchtung eines Rückschlags nahe legt. Dafür spricht auch die Erfahrung gerade mit den Amerikanischen Verhältnissen; solche fieberhafte Bewegungen pflegen damit zu enden, daß der „Nobby" nach kurzer Zeit niederbricht. Es mag dies wohl auch diesmal geschehen, wenn der Mexikanische Staatsschatz sich außer Stand sehen sollte, die großen Subventionen regelmäßig zu zahlen. Immerhin wird jedoch vorher ein gutes Stück Eisenbahnen fertig gebaut sein, und es ist auch anzunehmen, daß die Interessenten bei einigermaßen aussichtsvollen Linien das halbvollendete Stück nicht werden liegen lassen.

Der Deutsche Handelsstand in Mexiko ist in allen größeren Städten durch eine oder mehrere Firmen repräsentirt. Die Gesammtzahl derselben ist auf etwa 120 bis 130 zu schätzen. Die größere Zahl dieser Firmen sind alt begründete Faktoreien des hanseatischen Handels; sie haben ihre Mutterhäuser in Hamburg und Bremen. In den Hafenplätzen des Golfs nehmen sie im Import- und Exportgeschäft einen hervorragenden Platz ein, und an der Westküste haben sie fast die Alleinherrschaft. Das Erstere gilt auch von den zahlreichen Großstädten des Innern und von der Hauptstadt des Landes. Man kann ohne Ueberschätzung sagen, daß der Deutsche Handelsstand im Lande unter allen fremden Kolonien die erste Stelle einnimmt. So stehen denn auch überall unsere wohlhabenden, gebildeten Kaufleute in hohem Ansehen und geradezu an der Spitze des geschäftlichen und gesellschaftlichen Lebens.

Wie die Verhältnisse derzeit liegen, ist die Betheiligung der fremden Kolonien am Handel und Gewerbe die folgende. In Spanischen Händen befinden sich, neben einigen Export- und Importgeschäften, zahlreiche Bergwerke, Textilstoff-Fabriken und Zuckerplantagen; in den Städten wird das Spezerei- und das Pfandleih- resp. Wuchergeschäft vorwiegend von ihnen betrieben. Englische und Amerikanische Häuser giebt es nur sehr wenige, eine Englische Bank in der Hauptstadt und einige Amerikanische Waffen- und Werkzeughandlungen. In Deutschen Händen befinden sich in allen größeren Plätzen des Landes Engros-Geschäfte für Import und Export, in den Städten des Innern meist auch mit einem Detailhandel für fremdländische Waaren aller Art verbunden. Daneben werden auch vielfach Bank- und Kommissionsgeschäfte, Textilstoff-Fabriken, Bergwerke und landwirthschaftliche Unternehmungen aller Art von Deutschen betrieben. Wie schon gesagt, nehmen im Engroshandel die Deutschen überall einen hervorragenden Platz ein; an einigen Punkten haben sie fast ein Monopol. Gegen diese dominirende Stellung des Deutschen Handels haben in neuerer Zeit nur die Franzosen angefangen, als Konkurrenten aufzutreten. Sie begannen mit dem Detailhandel in Schnittwaaren, und hier ist es ihnen, wenigstens in der Hauptstadt und in dem Haupthafenplatze Veracruz, bereits gelungen, die Deutschen Häuser aus dem Geschäfte zu drängen. Als Gründe dafür werden angesehen — neben der Vorzüglichkeit und dem Prestige der Französischen Waaren auf diesem Gebiet — die besondere Begabung der Franzosen als Detailverkäufer und die geringeren Regiespesen, die ihre Häuser gewöhnlich haben.

Was im Vorstehenden über die Lage des Deutschen Handelsstandes im Lande berichtet worden, ist natürlich nicht zu verwechseln mit der Frage, wie sich der Handel mit Deutschen Waaren stellt. Der Deutsche Kaufmann vertreibt hier Waaren aller Provenienz; er bezieht von da, wo es ihm am meisten Rechnung bringt, und giebt dem Deutschen Produkt nur bei gleicher Konvenienz den Vorzug. Ob der Deutsche Import im Ganzen ab- oder zunehmend ist, wird bei dem bekannten Mangel an korrekten Aufzeichnungen über die Provenienz schwerlich mit statistisch sicheren Ziffern überhaupt belegt werden können. Doch dürfte im Süden des Landes die Deutsche Einfuhr eher

zunehmend, im Centrum ziemlich stabil, in den nördlichen Staaten dagegen mehr und mehr vor der Amerikanischen Konkurrenz zurückweichend sein. Die letztere beherrscht den Markt bereits ausschließlich im Gebiete des Maschinenwesens, der Waffen und der Eisen- und Stahlwaaren aller Art, und sie gewinnt auch täglich mehr Terrain auf dem Gebiete der Webestoffe, Kurzwaaren und Chemikalien. Bei den großartigen Fortschritten der Amerikanischen Fabrikation ist der Tag nicht fern, wo dieselbe der Europäischen Produktion auf allen Gebieten (etwa das kunstgewerbliche und wissenschaftliche ausgenommen) vollkommen ebenbürtig sein wird. Die geographische Lage giebt den Vereinigten Staaten einen so unanfechtbaren Vorsprung, daß dagegen, namentlich nach Ausbau der verbindenden Schienenwege, Europa nicht wird aufkommen können.

Es seien hier nur flüchtig die Hauptmomente aufgeführt, welche schon jetzt bei vielen Artikeln die Ueberlegenheit der Amerikanischen Einfuhr, namentlich gegenüber der Deutschen, begründen:

1) Die geographische Nähe, welche es ermöglicht, bei den Bestellungen jede augenblickliche Konjunktur zu benutzen und die Waaren in einem Viertel der Zeit zu beziehen, die sie aus Europa brauchen.

2) Die nicht abzuleugnende bessere Qualität vieler Artikel. Es gilt dies vorzüglich für die oben gedachten drei Gebiete der Maschinen, Waffen und Werkzeuge, sämmtlich Artikel großen Konsums im Lande. An Werkzeugen, wie Beile, Haumesser (machetas), Spaten, Sägen, Bohrer, Feilen ꝛc., liefert die Amerikanische Industrie zur Zeit überhaupt wohl das Beste, was auf der Erde erzeugt wird. Der Amerikaner sieht nur auf gutes Material und praktische Handlichkeit und Anpassung an die Bedürfnisse des Absatzgebietes, während der Deutsche Fabrikant an hergebrachten Formen festhält.

3) Die Ausbildung des Offertenwesens. Zahlreiche technische Journale und die Waaren-Kataloge der verschiedenen Amerikanischen Exporthäuser, in Spanischer Sprache abgefaßt, werden nach allen Punkten Mexikos gratis versendet. Muster-Kollektionen der kleineren Metallwaaren, wie Nägel, Feilen, Schlösser, in Bilderform aufgemacht und gratis an die Detailgeschäfte versendet, findet man in jede Laden als Wandzier. Von der Amerikanischen Ueberlegenheit in dieser Beziehung kann man sich ganz besonders in den Eisen-Detailgeschäften überzeugen, in denen man neben dem reich ausgestatteten Kataloge eines Amerikanischen Exporthauses, wo auf 300 Seiten Velinpapier jeder einzelne Artikel genau beschrieben und in hübscher Abbildung wiedergegeben ist, mit Nummer, Maßstab und Preis, den Prospektus einer der ersten Deutschen Eisenhandlungen findet, der auf 4 Seiten eine trockne Aufzählung der verschiedenen Artikel enthält, ohne Bild oder Preisangabe. Der hiesige Importeur zieht es begreiflicher Weise vor, statt sich auf das Ungewisse einer solchen Offerte einzulassen, lieber an das Amerikanische Haus zu schreiben, von wo er in wenigen Wochen die einfach nach der Nummer des Katalogs bestellten Waaren in getreuer Ausführung und guter Verpackung in seine Hände erhält.

Aus dem Vorstehenden ist es zugleich begreiflich, warum auch von dem in Hamburg erscheinenden Blatt „Industria Alemana" mit seinen simplen Annoncen wenig Nutzen erwartet werden kann.

XII.]

Sydney.

Verschiffungen von Wolle aus Victoria, Neusüdwales, Südaustralien und Queensland im Jahre 1880/81.[1])

In der Zeit vom 1. Oktober 1880 bis zum 30. September 1881 wurden aus den Häfen der Kolonien Victoria, Neusüdwales, Südaustralien und Queensland im Ganzen 729 914 Ballen Wolle ins Ausland verschifft, gegen 657 267 Ballen in der korrespondirenden Periode der vorhergegangenen Saison. Die Mehrausfuhr beträgt hiernach 72 670 Ballen, welche sich auf die einzelnen Kolonien wie folgt vertheilen:

	Gesammt-Ausfuhr	Zunahme	+ in pCt.
Victoria.....	327 489 Ballen	26 088 Ballen	9 „
Neusüdwales...	224 552 „	24 677 „	12 „
Südaustralien..	142 641 „	17 319 „	14 „
Queensland ...	35 262 „	4 593 „	15 „

An der Verschiffung dieser Quantitäten Wolle betheiligten sich 141 Dampfer und 172 Segelschiffe, und zwar wurden in ersteren 114 149, in letzteren 615 795 Ballen befördert. In der Saison 1879/80 wurden in runden Zahlen 100 000 Ballen per Dampfer und 555 000 per Segelschiff exportirt; mithin hat der Prozentsatz der Benutzung von Dampfer und Segelschiff für die Gesammtausfuhr von Wolle in den letzten beiden Berichtperioden keine wesentliche Veränderung erfahren.

In den einzelnen Kolonien fand die Verschiffung in folgender Weise statt:

	per Dampfer	per Segelschiff
in Victoria	44 372 Ballen	283 117 Ballen
„ Neusüdwales	44 224 „	180 328 „
„ Südaustralien	19 494 „	123 147 „
„ Queensland	6 059 „	29 203 „

Die Zahl der Schiffe betrug:

in Victoria	45 Dampfer,	69 Segelschiffe
„ Neusüdwales .	49 „	50 „
„ Südaustralien	41 „	40 „
„ Queensland ..	6 „	13 „

Der Bestimmungsort aller verschifften Wolle war London, mit Ausnahme von 3792 Ballen, welche nach den Vereinigten Staaten, und von 6 Ballen, welche nach Hamburg expedirt wurden. Diese 6 Ballen, deren Beförderung von Sydney aus auf dem Deutschen Dampfer „Barcelona" stattfand, bilden den gesammten direkten Export von Wolle aus allen Australischen Kolonien nach Deutschland, ein beschämendes Resultat, wenn man sich vergegenwärtigt, wie viele Tausende Ballen Australischer Wolle, die auf dem Umweg über London nach Deutschland gelangen, in unseren heimischen Fabriken verarbeitet werden.

An den Verschiffungen nach den Vereinigten Staaten betheiligten sich von Sydney aus 7 Amerikanische Dampfer mit 1511 Ballen, von Melbourne aus 1 Amerikanisches Segelschiff mit 2281 Ballen.

Unter Deutscher Flagge wurden, außer den erwähnten 6 Ballen nach Hamburg, noch auf 4 Dampfern 5061 Ballen Wolle nach London exportirt, und zwar aus Victoria 4506, aus Neusüdwales 361, aus Südaustralien 194 Ballen. Alle übrigen Verschiffungen fanden unter Britischer Flagge statt. Den Löwenantheil haben sich wiederum die Dampfer der Orient Line zu sichern gewußt, welche in

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881. I. S. 14.

den drei von ihnen berührten Häfen Sydney, Melbourne und Adelaide nicht weniger als 59 443 Ballen an Bord nahmen. In zweiter Linie folgt die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, deren Schiffe 27 862 Ballen beförderten. In der Kolonie Queensland, wo bisher alle Wollverschiffungen durch Segelschiffe bewirkt wurden, haben die subventionirten Britischen Postdampfer zwischen London und Brisbane während der letzten Saison eine Ladung von zusammen 6059 Ballen erhalten.

Die große und regelmäßige Zunahme im Gesammtexport der Australischen Wolle bietet einer entsprechend größeren Anzahl von Schiffen Aussicht auf Beschäftigung. Auf eine stärkere Betheiligung der Deutschen Flagge an den Verschiffungen nach London ist nicht zu rechnen, so lange die hier verkehrenden Deutschen Dampfer und Segelschiffe den Britischen an Schnelligkeit nachstehen und doch gleiche Frachten beanspruchen. Eine Zunahme des direkten Exports der hiesigen Wolle nach Deutschland hängt, wie in früheren Berichten erwähnt, davon ab, daß Deutsche Käufer die hiesigen Märkte besuchen und hier, statt in London, kaufen. Da die Tendenz des Australischen Wollgeschäfts unverkennbar dahin geht, sich möglichst von dem Londoner Markte zu emanzipiren und in den Verschiffungshäfen selbst die Wollauktionen abzuhalten, so ist wohl anzunehmen, daß mit der Zeit auch unsere Fabrikanten einen großen Theil ihres Bedarfs an Kolonialwolle durch Einkäufe in den Kolonien selbst decken werden.

Wirthschaftliche Verhältnisse, Handel und Schifffahrt der Kolonie Westaustralien im Jahre 1880.[1])

Wirthschaftliche Verhältnisse.

Die wirthschaftliche Entwickelung der Kolonie Westaustralien hat auch im Berichtjahre keine entschiedeneren Fortschritte gemacht. Die Bevölkerung wurde am 31. Dezember 1880 auf 29 019 Personen geschätzt, gegen 28 668 am Schluß des vorhergegangenen Jahres. Die Einnahmen der Kolonie haben sich im Vergleich zum Vorjahre um 16 000 Pfd. Sterl. vermindert, die Ausgaben um 8500 Pfd. Sterl. erhöht. Das Defizit belief sich auf 24 000 Pfd. Sterl. bei einer Gesammteinnahme von nur 180 050 Pfd. Sterl. Eisenbahnen und Telegraphen haben keine Erweiterungen erfahren. Unter Kultur befanden sich 63 903 Acres, 1589 weniger als im Vorjahre. Hiervon waren bepflanzt mit

Weizen	27 686	Acres
Gerste	6 363	„
Hafer	1 319	„
Roggen	844	„
Kartoffeln	471	„
Mais	32	„
Wein	659	„
Küchengemüse	750	„
Bohnen und anderen Hülsenfrüchten	20	„
Heu und Futterkräutern	19 563	„

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1880 II. S. 625.

Ueber die Ernteergebnisse liegen keine zuverlässigen Mittheilungen vor. Der Viehstand hat sich vermehrt. Man zählte am Schlusse des Jahres in der Kolonie:

		Zunahme gegen 1879
Pferde	34 568	2 157
Rindvieh	63 719	3 102
Schafe	1 231 717	121 857
Schweine	24 232	3 835

Handel.

Die Handelsbewegung weist eine Einfuhr im Werthe von 353 669 Pfd. Sterl. nach, während die Ausfuhr sich auf 499 183 Pfd. Sterl. bezifferte. Die entsprechenden Werthe des Vorjahres waren für die Einfuhr 407 299 Pfd. Sterl., für die Ausfuhr 494 883 Pfd. Sterl. Von letzteren kamen auf

	Pfd. Sterl.		Pfd. Sterl.	
Wolle	271 412	gegen	175 284	in 1879
Holz	66 252	„	69 742	„ „
Perlmutterschalen	36 375	„	84 525	„ „
Sandelholz	51 970	„	35 000	„ „
Bleierze	15 368	„	33 300	„ „
Pferde	8 975	„	11 987	„ „
Guano	6 650	„	54 184	„ „

Die Guanolager scheinen ziemlich erschöpft zu sein, und auch der Ertrag der Bleigruben hat erheblich abgenommen. Dagegen wurden von dem wichtigsten Exportartikel, der Wolle, 4 342 606 Pfund ausgeführt, gegen 3 505 688 Pfund im Vorjahre.

Eine Vergleichung der Werthe der Einfuhr der hauptsächlichsten Artikel während der beiden letzten Jahre ergiebt das nachstehende Resultat:

	1879 Pfd. Sterl.	1880 Pfd. Sterl.	± Pfd. Sterl.
Kleider und Lumpen	20 004	13 319	— 6 685
Schuhe und Stiefel	10 489	9 499	— 990
Tuch- und Putzwaaren	74 745	69 859	— 4 886
Oelwaaren	11 495	9 550	— 1 945
Brandy	10 186	9 489	— 697
Bier in Fässern	6 665	6 704	+ 39
„ „ Flaschen	5 453	5 343	— 110
Zucker	26 610	28 482	+ 1 872
Thee	27 399	15 292	— 12 107
Mehl	18 909	12 301	— 6 608

Der Rückgang in fast allen genannten Artikeln ist auffällig, erklärt sich aber zum Theil durch eine im Jahre 1879 vorgekommene Ueberführung des Westaustralischen Marktes. Für das gegenwärtige Jahr (1881) wird beabsichtigt, in Perth, der Hauptstadt des Landes, eine Industrie-Ausstellung zu veranstalten, an welcher sich außer den einheimischen auch Firmen aus England und den übrigen Australischen Kolonien, namentlich aus Südaustralien und Victoria, betheiligen wollen. Der Antheil der einzelnen Verkehrsländer an dem Gesammthandel der Kolonie stellt sich wie folgt:

	Einfuhr aus Pfd. Sterl.	Ausfuhr nach Pfd. Sterl.
England	138 324	295 129
Britische Kolonien	204 511	161 402
Sonstige Länder	10 833	42 652

Schifffahrt.

Der gesammte Schiffsverkehr in allen Häfen der Kolonie belief sich auf 333 Fahrzeuge mit einem Gehalt von 250 429 Registertonnen. Hiervon sind:

angekommen: 61 Dampfschiffe von 91 396 Tonnen,
104 Segelschiffe „ 32 589 „
abgegangen: 61 Dampfschiffe „ 91 426 „
107 Segelschiffe „ 35 018 „

Der Dampferverkehr ist ausschließlich auf den Hafen Albany beschränkt, der von den Schiffen der Peninsular and Oriental Company berührt wird. Unter den eingegangenen Segelschiffen befanden sich 6 Deutsche, 4 Amerikanische und 1 Dänisches; alle übrigen führten, wie auch die Dampfer, die Britische Flagge. Von England direkt kamen 9 Segelschiffe, während 11 dorthin mit Ladung abgingen. Die große Mehrzahl der übrigen Segelschiffe war in der Fahrt von und nach den benachbarten Australischen Kolonien beschäftigt. Der Verkehr mit dem Auslande beschränkte sich auf folgende Plätze:

Von und nach	Angekommen Segelschiffe	Abgegangen Segelschiffe
Mauritius	13	4
Singapore	6	13
China	2	9
Dem Kaplande	5	—
Natal	4	—
Java	4	2
Frankreich	—	1
Ceylon	—	1
Guam	—	4

Außerdem klarirten 4 Walfischfänger ein und 3 solche aus.

Die geringere Anzahl der Deutschen Schiffe, welche von 15 im Jahre 1879 auf 6 gefallen ist, dürfte sich durch den Ausfall der Guanoverschiffungen erklären, von welchem Produkt noch im Vorjahre 4000 Tonnen direkt nach Deutschland exportirt wurden.

Die Schwedische, Italienische, Norwegische und Niederländische Flagge ist im Berichtjahre ganz aus dem Verkehr an der Westaustralischen Küste verschwunden.

I.]

Tschifu.

Jahresbericht für 1880.[1])

Einfuhr.

Der Werth der hier eingeführten Waaren betrug, unter Hinzurechnung der Prämie von $4\frac{4}{10}$ pCt. zu den in Haikuan-Taels angegebenen Summen, rund 6 700 000 Taels, gegen 7 850 000 Taels im Jahre 1879.

Die folgende Aufstellung zeigt Menge und Durchschnitts-Marktwerth der im Jahre 1880 eingeführten hauptsächlichen Artikel:

(1 Pikul = 133⅓ Engl. Pfund. 1 Tael = 5,60 Deutsche Mark.)

		Menge.	Werth: Taels.
Brokate, gefärbte	Stück	5 660	13 480
Shirtings, gefärbte	„	5 839	14 898
„ „ und geblümte	„	638	1 513
Brokate, weiße	„	400	826
Shirtings, weiße	„	25 042	62 975
„ „ und geblümte	„	1 550	3 269
Drilliche, Englische und Amerikanische	„	44 775	130 783
Kattune, bedruckte	„	7 824	10 915
Sammet, echter und unechter (Velveteen)	„	1 957	10 396
Shirtings, ungebleichte	„	284 765	405 342
„ rothe	„	63 843	101 938
T-Tuch	„	353 513	497 228
Kamelots	„	1 590	19 214
Twills	„	8 272	35 342
Krepp	„	982	6 375
Lastings, baumwollne	„	24 262	109 682
„ wollne	„	2 298	25 906
Long Ells	„	401	2 500
Lustres und Orleans	„	13 904	44 529
Spanish Stripes	„	2 596	27 663
Damast	„	1 424	5 738
Jeans, Englische und Amerikanische	„	24 885	39 339
Leinwand zu Bettüchern	„	98 323	286 590
Baumwollgarn	Pikuls	11 960,37	332 862
Opium, Malwa-	„	2 098,76	1 174 158
„ Patna-	„	31,20	14 659
„ Benares-	„	321,43	144 715
„ Persisches	„	188	82 429
Blei	„	1 520,78	6 973
Eisen in Stangen	„	14 502,49	32 185
Nageleisen	„	16 038,17	36 996
Eisendraht	„	4 015,24	22 414
Stahl	„	2 212,10	7 402
Quecksilber	„	25,30	1 759
Zinn	„	583,30	4 159
Altes Eisen	„	67 878,26	92 580
Baumwolle, rohe	„	946,79	10 366
Reis	„	107 291	136 864
Steinkohle	Tons	5 235	31 251
Fensterglas	Kisten	3 301	6 932
Nadeln	Tausend	231 050	36 113
Papier, 1. Sorte, Chinesisches	Pikuls	6 659,75	99 928
„ 2. „ „	„	32 044,07	233 579
„ Götzen- „	„	1 749,79	25 627
Pfeffer, schwarzer	„	3 111,85	26 285
Sapanholz	„	13 157,51	30 836
Seekohl, Japanischer	„	15 425,77	34 535
„ Russischer	„	116 054,65	126 124
Zucker, brauner, Chinesischer	„	182 602,74	661 812
„ „ fremder	„	7 974,70	26 597
„ weißer, Chinesischer	„	79 987,17	512 850
„ „ fremder	„	779,87	4 610
„ Kandis-	„	8 635,22	60 941
Zündhölzer	Groß	59 270	47 043
Baargeld	—	—	498 896

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 73.

Ausfuhr.

Der Werth der Ausfuhr betrug, unter Hinzurechnung der Prämie, rund 6 600 000 Taels, gegen 6 075 000 Taels im Jahre 1879.

Aus der nachstehenden Uebersicht ergeben sich Menge und Durchschnitts-Marktwerth der im Jahre 1880 ausgeführten hauptsächlichen Artikel:

		Menge.	Werth: Taels.
Bohnenkuchen	Pikuls	967 717,10	722 949
Bohnenöl	„	7 027,85	20 066
Datteln, rothe und schwarze	„	34 414,21	84 815
Süßholz	„	11 704,88	38 241
Bohnen	„	189 873,18	183 622
Krebse, getrocknete	„	7 209,69	21 385
Tabak, präparirter und in Blättern	„	212,97	2 671
Seide, wilde, rohe	„	1 732,46	182 729
„ gelbe	„	508,93	129 455
Seidengewebe	Pikuls	1 939,6½	248 329
Seidenabfall	„	3 018,56	42 103
Strohhüte	Stück	19 909	2 323
Stroh, geflochtenes	Pikuls	33 368,09	1 115 925
Nudeln	„	103 319,63	412 760
Baargeld	—	—	3 120 620

Die vorstehende Uebersicht schließt folgende Wiederverschiffungen in sich:

		Menge.	Werth: Taels.
Bohnen	Pikuls	1 265,79	1 139
Seide, wilde, rohe	„	303,92	35 775
Seidenabfall	„	17,43	261
Stroh, geflochtenes	„	135,79	4 481

Schiffsverkehr im Jahre 1880.

Nationalität.	Einklarirt.						Ausklarirt.					
	Mit Ladung für Tschifu.		Ohne Ladung.		Zusammen.		Mit Ladung von Tschifu.		Ohne Ladung.		Zusammen.	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Deutsche	68	32 152	26	13 665	94	45 817	91	43 278	7	3 635	98	46 913
Britische	170	105 962	75	47 420	245	153 382	171	103 461	74	49 844	245	153 305
Amerikanische	2	735	3	1 429	5	2 164	2	735	3	1 429	5	2 164
Französische	4	1 365	—	—	4	1 365	3	1 066	1	299	4	1 365
Niederländische	1	176	—	—	1	176	2	352	—	—	2	352
Dänische	2	440	1	185	3	625	2	440	1	185	3	625
Norwegische u. Schwedische	3	1 028	1	417	4	1 445	2	999	2	446	4	1 445
Siamesische	6	2 843	1	447	7	3 290	5	2 307	2	983	7	3 290
Chinesische, fremder Bauart	163	122 775	69	52 183	232	174 958	133	97 064	100	78 732	233	175 796

Von den einklarirten 94 Deutschen Fahrzeugen waren 18 Dampfschiffe und 76 Segelschiffe, von den einklarirten 245 Britischen 180 Dampfschiffe und 65 Segelschiffe. Die Chinesischen Fahrzeuge waren sämmtlich Dampfschiffe. Alle übrigen Schiffe waren Segelschiffe.

Von den Deutschen Schiffen kamen 17 Segelschiffe in Ballast ein, 7 Dampfschiffe und 7 Segelschiffe leer. 3 Deutsche Segelschiffe liefen in Ballast aus, 4 Deutsche Fahrzeuge (3 Dampfschiffe und 1 Segelschiff) leer.

Am Jahresschlusse waren 2 Deutsche Segelschiffe anwesend.

Druck von E. S. Mittler und Sohn in Berlin, Kochstraße 69. 70.

1882. März.

Handelsberichte der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

XII.]

Sydney.

Handel, Schifffahrt und wirthschaftliche Verhältnisse Tasmaniens.

Die Insel Tasmanien ist unter den Australischen Kolonien diejenige, welche, abgesehen von dem noch ganz unentwickelten Westaustralien, für den Handel mit Europäischen Ländern das geringste Interesse besitzt. Der kleine, nur 26 375 Englische Quadratmeilen betragende Umfang derselben und das langsame Anwachsen der Bevölkerung, welche nach dem Census vom 3. April 1881 sich auf 115 705 Personen bezifferte, lassen auch nicht erwarten, daß die Kolonie in nächster Zukunft eine bedeutendere Rolle spielen wird, obgleich es nicht an Ausfuhrprodukten fehlt, die auf Europäischen Märkten Verwendung finden können. Die bisherige Geschichte der Insel zeigt nichts von den raschen Fortschritten, die, wenigstens während der beiden letzten Jahrzehnte, die Entwicklung der Mehrzahl der Kolonien auf dem Australischen Kontinent charakterisirt haben.

Geschichtliches. Tasmanien wurde im Jahre 1642 von einem unternehmenden Holländischen Seefahrer, Namens Abel Jansen Tasman, der in demselben Jahre auch als erster Europäer das jetzige Neuseeland (Nova Zeelanda) besuchte, entdeckt und von ihm nach dem damaligen Generalgouverneur der Holländischen Besitzungen in Ostindien Van Diemens Land genannt. Der letztere Name verblieb der Insel bis zum Jahre 1856, wo derselbe auf Vorschlag des Parlaments in „Tasmania" umgeändert wurde, wohl nicht, um das Andenken des Entdeckers zu verewigen, sondern um die unangenehmen Erinnerungen zu tilgen, die sich an die funfzigjährige Periode knüpften, während deren Vandiemensland als Niederlassung für Englische Sträflinge gedient hatte. Nach jener ersten Holländischen Entdeckung wurde Tasmanien, soweit bekannt, erst in der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts wieder von Europäern besucht, und zwar 1772 und 1773 von Französischen Seefahrern, 1777 von Kapitän Cook und später wiederholt von Englischen und Französischen Kriegsschiffen. Die insulare Lage des Landes, welches früher für einen Theil des Australischen Kontinents galt, stellte im Jahre 1798 der Arzt eines Englischen Kriegsschiffes, Dr. Baß, fest, nach welchem die zwischen Tasmanien und Australien durchführende Meeresenge benannt worden ist.

Im Jahre 1803 nahm die Britische Regierung von der Insel Besitz, um dort in Verbindung mit der in Neusüdwales bestehenden Strafkolonie eine neue Niederlassung für Sträflinge einzurichten. Der Vertreter der Britischen Krone, der Anfangs den Titel „Kommandant und Superintendent", später den eines „Lieutenant-Governor" führte, stand unter dem Gouverneur in Sydney. Die ersten Ansiedler hatten mit großen materiellen Entbehrungen zu kämpfen und wurden auch bald mit der eingeborenen Wildenbevölkerung in Feindseligkeiten verwickelt, die mit geringen Unterbrechungen bis zum Jahre 1830 fortdauerten, wo die wenigen Ueberlebenden der heute völlig ausgestorbenen Tasmanischen Rasse nach der Insel Süd-Bruni überführt wurden. In 1816 fand der erste Census statt, der eine Bevölkerung von 1461 Personen auf einem Kulturareal von 1054 Acres ergab. 1825 wurde Tasmanien von Neusüdwales getrennt und zu einer unabhängigen Kolonie erklärt, unter einem eigenen, nur der Britischen Regierung unterstellten Gouverneur. 1851 zählte die Kolonie 69 187 Einwohner und produzirte 1 231 392 Bushels Weizen, ein Ertrag, der in dem letzten Dezennium nicht wieder erreicht worden ist.

Während der nächsten drei Jahre nahm die Bevölkerung ab in Folge der starken Auswanderung, die nach der Kolonie Viktoria aus Anlaß der Entdeckung der Goldfelder dort stattfand. 1853 wurde die Transportation von Sträflingen nach Tasmanien sistirt und 1856 die parlamentarische Regierungsform mit verantwortlichen Ministern eingeführt. Seit dieser Zeit sind keine Ereignisse eingetreten, die für die politische oder wirthschaftliche Geschichte der Kolonie von besonderer Bedeutung gewesen wäre. Erwähnenswerth dürften vielleicht noch sein: die Aufnahme der ersten Anleihe im Jahre 1867, die Legung eines unterseeischen Kabels nach Viktoria in 1869 und die Eröffnung der ersten, 45 Englische Meilen langen Eisenbahn zwischen Deloraine und Launceston im Norden der Insel am 10. Februar 1871.

Handel. Die Aussichten Tasmaniens auf eine fortschreitende Entwicklung des Handelsverkehrs in den nächsten Jahren beruhen in einer vermehrten Ausbeute der mineralischen Schätze, unter denen besonders Gold und Zinn von Wichtigkeit sind, und in einer Zunahme der Produktion von Wolle. Für den Verkehr mit den andern Australischen Kolonien sind Früchte und Gemüse, Hopfen und Getreide die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel. Das Ausland bezieht außerdem in nicht unbedeutenden Quantitäten Pelzwerk und die Gerbereizwecken dienende Rinde des Wattle-Baumes aus Tasmanien. Der Importhandel wird in steigendem Maße durch Melbourne vermittelt. Die direkte Einfuhr aus England, die im Jahre 1874 einen Betrag von 546 502 Pfund Sterling erreichte, ist im Jahre 1880 auf fast die Hälfte dieser Summe gesunken. Von sonstigen Importländern ist nur noch Mauritius zu nennen, welches die Kolonie mit Zucker versorgt.

Nachstehend folgt eine Uebersicht der Werthe der wichtigsten Artikel der Ein- und Ausfuhr während der fünf Jahre von 1876—80, wobei zu bemerken ist, daß durch den neuen Zolltarif vom 14. Januar 1880 die Klassifikation einer Reihe von Einfuhrartikeln verändert worden ist.

Einfuhr.

	1876. Pfd. Sterl.	1877. Pfd. Sterl.	1878. Pfd. Sterl.	1879. Pfd. Sterl.	1880. Pfd. Sterl.
Kleidungsstücke[1]	11 017	7 710	11 795	11 672	445
Stiefel u. Schuhe	20 589	27 629	25 162	34 883	34 748
Lichte	3 145	5 518	6 302	4 906	5 066
Teppiche und wollene Decken	8 516	12 129	9 461	8 059	6 256
Steinkohle und Koke	27 616	29 118	27 007	14 981	20 382
Zeugwaaren (Drapery)[1]	278 145	345 828	314 473	333 108	9 210
Baumwollne, wollne u. seidene Fabrikate (neue Rubrik)	—	—	—	—	347 280
Steinzeug und Glaswaaren	15 241	17 309	17 942	18 422	16 272
Getrocknetes Obst	7 280	9 606	8 458	6 121	8 704
Möbel	4 679	6 255	5 876	6 382	8 013
Eisen- u. Zinnwaaren	33 123	30 880	21 023	23 539	14 345
Eisen- und Messerwaaren	83 474	81 322	90 360	92 816	107 358
Maschinen- und Maschinentheile	19 605	17 985	19 032	20 327	4 047
Dünger	12 406	23 438	22 522	21 218	16 839
Arzneien u. Droguen	12 230	11 661	13 225	14 273	23 967
Musikalische Instrumente	10 029	13 562	13 027	9 628	8 725
Buchbinderwaaren u. Schreibmaterialien (stationery)	34 296	33 850	44 030	35 804	27 431
Spirituosen	32 196	32 251	29 772	25 740	24 456
Zucker	119 530	128 009	165 968	121 241	137 739
Bauholz	13 244	10 531	13 342	14 627	15 897
Thee	43 549	42 378	38 148	39 480	41 222
Tabak u. Cigarren	13 041	16 698	16 839	13 514	12 791
Weine	13 267	11 259	13 382	10 361	10 647
Gemünztes Gold	20 545	55 500	25 000	51 500	177 700

Ausfuhr.

	1876. Pfd. Sterl.	1877. Pfd. Sterl.	1878. Pfd. Sterl.	1879. Pfd. Sterl.	1880. Pfd. Sterl.
Wolle	439 603	522 885	479 165	407 227	542 244
Zinn, rohes, in Blöcken und Zinnerz	99 605	296 941	316 311	303 203	341 736
Obst, frisches u. eingemachtes	136 774	147 289	151 468	151 802	132 674
Bauholz	65 151	72 909	72 989	59 713	51 973
Gold	41 861	26 904	59 124	145 723	201 655
Hopfen	46 235	38 943	33 096	26 512	30 885
Rinde	55 601	33 349	31 132	30 800	28 214
Weizen	11 600	30 213	1 653	4 242	14 670
Hafer	32 924	47 892	28 963	15 726	18 674
Häute, Felle u. Leder	25 240	27 741	23 424	20 340	25 289
Gemüse	21 165	28 997	20 503	39 474	17 149
Walrathöhran	45 248	33 410	17 577	13 810	22 723
Pferde	13 248	7 621	10 564	7 180	8 460
Schafe	18 157	10 103	8 485	31 324	14 984

Der Werth der gesammten Ein- und Ausfuhr stellte sich in den genannten Jahren wie folgt:

	Einfuhr:	pro Kopf der Bevölkerung:			Ausfuhr:	pro Kopf der Bevölkerung:		
	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Schilling.	Pence.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Schilling.	Pence.
1876	1 133 003	10	16	8¼	1 130 983	10	16	3½
1877	1 308 671	12	6	2¾	1 416 975	13	6	7¼
1878	1 324 812	12	4	2	1 315 695	12	2	5½
1879	1 267 475	11	7	11¼	1 301 097	11	14	0¼
1880	1 369 223	12	1	0¼	1 511 931	13	6	1¾

Die Werthschwankungen sind mithin nur unbedeutende gewesen und stehen im Einklang mit der langsam wachsenden Zahl der Bevölkerung. Die Vermehrung der Importe in 1880 gegen die Vorjahre kommt hauptsächlich auf Rechnung der Einfuhr einer größeren Quantität gemünzten Goldes durch die Banken Tasmaniens, deren Baarvorrath im letzten Quartal von 1880 um 159 810 Pfd. Sterl. gegen die gleiche Periode von 1879 zugenommen hatte. Die höhere Werthzahl der Exporte ist durch die Mehrausfuhr von Wolle und Gold veranlaßt, von welchen Artikeln im Jahre 1880 die stärksten bisher in Tasmanien vorgekommenen Verschiffungen — 9 025 228 Pfund Wolle und 50 999 Unzen Gold — stattfanden.

Als Verkehrsgebiete kommen nur die andern Australischen Kolonien, England und der Zuckereinfuhr wegen die Insel Mauritius in Betracht. Der Antheil dieser einzelnen Länder an der Ein- und Ausfuhr war in den letzten fünf Jahren der nachverzeichnete:

Einfuhr.

Von:	1876. Pfd. Sterl.	1877. Pfd. Sterl.	1878. Pfd. Sterl.	1879. Pfd. Sterl.	1880. Pfd. Sterl.
Großbritannien und Irland	346 679	377 499	373 466	337 050	288 495
Viktoria	609 811	736 804	713 822	713 175	863 020
Neusüdwales	73 603	79 644	89 053	107 309	121 802
Queensland	7 164	10 080	10 400	14 440	12 180
Südaustralien	790	4 510	2 675	2 400	3 029
Neuseeland	9 137	7 998	20 680	5 845	3 767
Mauritius	75 111	71 645	104 440	74 347	72 465

[1] Durch den Tarif von 1880 zum Theil unter die Rubrik: Baumwollene, wollene und seidenene Fabrikate aufgenommen.

Ausfuhr.

Nach:	1876. Pfd. Sterl.	1877. Pfd. Sterl.	1878. Pfd. Sterl.	1879. Pfd. Sterl.	1880.[1] Pfd. Sterl.
Großbritannien und Irland	549 750	632 741	639 764	600 876	701 967
Viktoria	288 348	316 729	309 659	361 909	400 999
Neusüdwales	175 477	342 580	241 196	202 387	293 161
Queensland	20 468	21 608	5 985	5 515	3 759
Südaustralien	23 462	28 474	26 680	33 069	30 408
Neuseeland	70 598	72 095	92 411	97 046	80 232
Mauritius	—	986	—	95	347

Viktoria nimmt hiernach in Bezug auf Importe den ersten, in Bezug auf Exporte den zweiten Platz ein. Hieraus folgt jedoch nicht, daß diese Kolonie für ihre Produkte ein wichtiges Absatzgebiet in Tasmanien besitzt, oder daß eine große Menge Tasmanischer Produkte in Viktoria konsumirt wird, sondern Viktoria nimmt hauptsächlich eine vermittelnde Stellung ein in der Weise, daß von dort Englische und andere ausländische Waaren nach Tasmanien, Tasmanische Waaren nach England gelangen.

So befanden sich z. B. unter der Ausfuhr des Jahres 1880 von 400 999 Pfd. Sterl. nach Viktoria: Gold, welches zum Zwecke der Prägung nach Melbourne geht, im Werthe von 201 655 Pfd. Sterl., Wolle und Talg, die von Melbourne nach England verschifft werden, im Werthe von 90 308 Pfd. Sterl. Auch die nach Neusüdwales gelangenden Exportartikel gehen von dort vielfach weiter nach England, vor allem Zinn, dessen Ausfuhrwerth nach der genannten Kolonie für das Jahr 1879 mit 132 980 Pfd. Sterl. angegeben ist. Auf der andern Seite stammen die zollamtlich als Einfuhr aus Viktoria bezeichneten Gegenstände zum großen Theil aus England bezw. andern nicht Australischen Ländern. Als Resultat einer detaillirten Untersuchung über Herkunfts- und Bestimmungsort der ein- und ausgeführten Waaren ergiebt sich, daß der Englische Markt in noch weit bedeutenderem Umfange, als die amtlichen Zahlen erkennen lassen, sowohl Abnehmer für die Ausfuhrartikel Tasmaniens, als auch Lieferant für die Importartikel ist. Unter den Australischen Kolonien konsumirt nicht, wie man nach der Statistik annehmen sollte, Viktoria, sondern Neusüdwales die meisten Tasmanischen Produkte, namentlich frische und eingemachte Früchte und Gemüse im Werthe von zusammen etwa 84 000 Pfd. Sterl. während des Jahres 1879. Südaustralien und Neuseeland sind gegenwärtig die Hauptabnehmer der verschiedenen Holzsorten Tasmaniens.

Schifffahrt.[2]) Die Insel besitzt nur zwei Häfen, welche für die Schiffe anderer Länder Bedeutung haben: Hobart, die Hauptstadt der Kolonie, an der Ostküste und Launceston im Norden; die Westküste ist felsig und schwer zugänglich. Daneben giebt es vier weitere Häfen, amtlich Sub-Ports genannt, die hauptsächlich den Zwecken des Küstenhandels dienen: Stanley, Burnie, Ulverstone und Torquai, sämmtlich im nördlichen Theile Tasmaniens gelegen. Eine regelmäßige Dampferverbindung wird durch zwei Dampfschiffsgesellschaften, die Tasmanian Steam Navigation Company und die Union Steam Ship Company, mit Melbourne, Sydney und den Neuseeländischen Häfen aufrecht erhalten. Transoceanische Dampferlinien berühren Tasmanien nicht, so daß der Seeverkehr mit nichtaustralischen Ländern lediglich durch Segelschiffe vermittelt wird. Dieser Verkehr ist übrigens ein sehr unbedeutender. Im Jahre 1880 beschränkte sich derselbe auf zwölf Schiffe von 6089 Registertonnen, die von England, und sieben Schiffe von 1839 Registertonnen, die von Mauritius kamen, während vierzehn Schiffe von 7162 Tonnen nach England und ein Schiff von 332 Tonnen nach Mauritius ausklarirten. Außerdem waren zehn Schiffe von 2780 Tonnen im Walfischfang beschäftigt.

Zahl und Tonnengehalt der Schiffe in den letzten fünf Jahren sind, wie folgt, angegeben:

	Angekommen: Schiffe.	Angekommen: Tonnen.	Abgegangen: Schiffe.	Abgegangen: Tonnen.
1876 ...	639	141 181	616	136 303
1877 ...	678	159 308	680	160 209
1878 ...	693	159 063	688	156 791
1879 ...	705	189 087	723	192 803
1880 ...	654	205 217	655	208 086

Die Abnahme der Zahl der Schiffe bei gleichzeitiger Zunahme des Tonnengehalts erklärt sich hier, wie in allen Australischen Kolonien, aus der häufigeren Verwendung größerer Dampfer und der allmäligen Verdrängung der Segelschiffe. Im Jahre 1880 war das Verhältniß, die Ein- und Ausklarirungen zusammengerechnet:

	Zahl	in Prozenten	Tonnengehalt	in Prozenten
Segelschiffe ...	686	52,41	102 345	24,76
Dampfschiffe ..	623	47,59	310 958	75,24

Von der gesammten Schifffahrtsbewegung kamen auf:

	1880. Tonnen.	1879. Tonnen.
Hobart	234 212	208 683
Launceston	143 704	127 734
Stanley	18 302	16 583
Burnie	3 997	4 839
Ulverstone	5 972	11 216
Torquai	7 116	12 780

164 Schiffe von 27 298 Tonnen klarirten während des Jahres 1880 in Ballast ein und 28 Schiffe von 12 815 Tons in Ballast aus.

Was die Nationalität der Schiffe betrifft, so dominirt die Britische Flagge vollständig. Von Schiffen anderer Nationen führt die Statistik des Jahres 1880 nur 6 Segelschiffe als angekommen auf, nämlich:

3 Deutsche ..... von 690 Tonnen,
2 Amerikanische .. „ 378 „
1 Französisches ... „ 439 „

Ackerbau, Viehzucht und Bergbau. Der Ertrag von Getreide ward in den letzten Jahren folgendermaßen geschätzt:

	Weizen: Bushels.	Hafer: Bushels.	Gerste: Bushels.
1876	752 070	571 485	147 537
1877	846 420	488 350	86 840
1878	778 977	714 987	97 845
1879	1 042 999	1 065 847	182 753
1880	750 040	439 446	169 156

Auch Hopfen und Kartoffeln werden in großen Quantitäten gezogen und bilden wichtige Ausfuhrartikel. Vortrefflich eignet sich das gemäßigte Klima Tasmaniens für die Kultur Europäischer Obstsorten, die sowohl frisch als eingemacht nach den andern Australischen Kolonien, hauptsächlich nach Neusüdwales und Neuseeland, versandt werden. Sieben Fabriken beschäftigen sich gegenwärtig mit der Herstellung kandirter oder sonst eingemachter Früchte.

[1]) Wegen der Vertheilung der Werthe der Ausfuhr auf Erzeugnisse der Kolonien und Britische und fremde Erzeugnisse s. Januarheft S. 13.

[2]) Vergl. Januarheft S. 13.

Ueber den Viehbestand der Kolonie giebt die nachstehende Uebersicht Aufschluß:

	Pferde: Stück.	Rindvieh: Stück.	Schafe: Stück.	Schweine: Stück.
1876	23 622	124 459	1 755 142	60 681
1877	22 195	126 882	1 818 125	55 652
1878	24 107	126 276	1 838 831	39 595
1879	24 593	129 317	1 835 970	38 610
1880	25 267	127 187	1 783 611	48 029

Der Stillstand in der Viehzucht, der aus diesen Zahlen hervorgeht, ist um so auffallender, als kein irgendwie nennenswerther Export von lebendem Vieh aus Tasmanien stattfindet, hingegen Rindvieh und Schafe in größerer Anzahl importirt werden, von letzteren in der Zeit von 1876 bis 1880 etwas mehr als 55 000 Stück.

Der Bergbau ist in letzter Zeit etwas lebhafter betrieben worden. Im Anfang des Jahres 1880 gab es für diesen Zweck 57 Gesellschaften, von denen sich 24 mit der Gewinnung von Gold und 32 mit der Gewinnung von Zinn beschäftigten. Quantität und Werth der seewärts beförderten Metalle betrugen:

	Gold.		Zinn.	
	Unzen.	Werth: Pfd. Sterl.	Tons.	Werth: Pfd. Sterl.
1876	10 278	41 816	1 616	99 605
1877	6 729	26 904	5 747	296 941
1878	15 305	59 124	5 947	316 311
1879	38 895	145 723	4 563	303 203
1880	50 999	201 655	3 954	341 736

Außerdem wurden im Jahre 1880 12 219 Tonnen Kohle gewonnen, 2705 Tonnen mehr als in 1879. Neuerdings sind an der Westküste in der Nähe von Mount Heemskirk angeblich sehr reichhaltige Zinnlager entdeckt worden.

Finanzen. Die Finanzen der Kolonie befinden sich jetzt in geordneten Zuständen. Das Jahr 1880 schloß nach vorläufigen Ermittelungen mit einem Plus von 16 000 Pfd. Sterl. ab. Die Staatsschuld ist eine für die Verhältnisse der Australischen Kolonien geringe: 1 943 700 Pfd. Sterl, was auf den Kopf der Bevölkerung 16 Pfd. Sterl. 18 Schill. 8¾ Pce. ausmacht. Von dieser Summe sind 943 700 Pfd. Sterl. mit 6 pCt., 700 000 Pfd. Sterl. mit 5 pCt. und 300 000 Pfd. Sterl. mit 4 pCt. zu verzinsen. An allgemeinen Steuern fallen jährlich 2 Pfd. 13 Schill. 7¼ Pce., an lokalen 13 Schill. 3¼ Pce. auf den Kopf. Tasmanien ist bis jetzt die einzige Australische Kolonie, die neben einer Abgabe auf Grundbesitz (real and personal estatesduty) auch eine solche auf Dividenden von Aktiengesellschaften eingeführt hat. Der Ertrag dieser beiden Abgaben war bei einer Höhe von 9 Pence für das Pfund Sterling im Jahre 1880 31 816 Pfd. Sterl., während die Zölle 219 147 Pfd. Sterl., fast genau die Hälfte der Gesammteinnahme, einbrachten.

Australische Statistik für 1880.

Die beifolgenden statistischen Nachrichten über die Australischen Kolonien, das heißt über die fünf Kolonien auf dem Australischen Kontinent und über Tasmanien und Neuseeland, sind zusammengestellt auf Grund von Tabellen, welche die Regierungen von Victoria und Neusüdwales jährlich über die wirthschaftliche und kommerzielle Entwickelung Australiens zu veröffentlichen pflegen. Das Material für diese Tabellen wird in der Weise gewonnen, daß die genannten Regierungen an die Regierungen der anderen Kolonien rubrizirte Fragebogen versenden, die von letzteren mit den gewünschten statistischen Nachrichten ausgefüllt werden. Das auf diese Weise zu Stande kommende Ergebniß kann, so dankenswerth es ist, nicht den gleichen wissenschaftlichen und praktischen Werth beanspruchen, den die Publikationen eines allgemeinen statistischen Bureaus für die gesammte Australische Staatengruppe haben würden. Denn die einzelnen Staaten verfahren bei der Zusammenstellung ihrer statistischen Nachrichten nach verschiedenen Grundsätzen, so daß Zahlen, die sich unter derselben Rubrik befinden, wegen der zur Anwendung gekommenen abweichenden Zählmethode keine unbedingte Vergleichung zulassen und daher auch nicht ohne Weiteres zu sonst gerechtfertigten Folgerungen über das Verhältniß der Kolonien untereinander benutzt werden dürfen. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, haben die Kolonialregierungen mehrfach, jedoch bis jetzt ohne ein zufriedenstellendes Resultat, auf statistischen Konferenzen sich über eine einheitliche Methode der Sammlung und Ordnung des Zahlenmaterials zu einigen versucht. Bei der nachstehenden Besprechung der Rubriken, unter welchen die mitgetheilte Statistik geordnet ist, wird auf einzelne Abweichungen der Zählmethode in den betreffenden Kolonien aufmerksam gemacht werden. Andere, vielleicht ebenso wichtige und folgenreiche Verschiedenheiten sind nur bei genauer Kenntniß der Verwaltungszweige, deren Angaben vorliegen, zu entdecken und entziehen sich daher jeder Kontrole so lange, bis eine mit den erforderlichen Vollmachten ausgestattete statistische Revisionsbehörde für alle Australischen Staaten eingerichtet sein wird.

1) Flächeninhalt und Bevölkerung. Ueber den Flächeninhalt des Australischen Kontinents existiren verschiedene Angaben. Die mitgetheilte Zahl von 2 944 019 Quadratmeilen beruht auf den neuesten Kalkulationen des geodätischen Bureaus in Victoria. Die geographische Anstalt von Perthes in Gotha berechnet den Flächeninhalt auf 2 945 227 Quadratmeilen, während nach den bisherigen amtlichen Zahlen der einzelnen Kolonialregierungen 2 972 032 Quadratmeilen angenommen wurden. Die letztere Angabe, bei welcher beispielsweise der Flächeninhalt der Kolonie Westaustralien mit rund 1 000 000 Quadratmeilen verzeichnet stand, ist offenbar unrichtig.

Die Bevölkerungszahlen sind nach den Resultaten des Census, welcher am 3. April 1881 stattfand, berichtigt worden. Die in früheren Jahren angewandte Methode, die Zunahme auf Grund der Ueberschüsse der Geburten über die Sterbefälle und der zur See angekommenen über die abgereisten Personen zu berechnen, hatte zu unrichtigen Ergebnissen geführt. Die Vermehrung der Bevölkerung ist auch im Berichtjahre eine nur langsame gewesen, da es an einer regelmäßigen Einwanderung fehlt. Auf Rechnung der letzteren kommen nach Abzug der wieder abgereisten Personen 43 199, auf Rechnung des Ueberschusses der Geburten über die Sterbefälle 59 318 Personen in allen Kolonien. Die Totalzunahme gegen das Vorjahr beträgt somit wenig mehr als 100 000. Trotzdem sind die Australischen Regierungen nicht geneigt, durch Aufwendung größerer Geldmittel sich einen Theil der jährlich aus Europa auswandernden Bevölkerung zu sichern. Die Zahl derjenigen Einwanderer, welche auf staatliche Kosten oder mit staatlicher Unterstützung nach Australien kamen, betrug im Berichtjahre 9838. Davon gingen:

nach Queensland....	3150,
„ Neusüdwales...	3134,
„ Neuseeland	2689,
„ Südaustralien..	463,
„ Tasmanien	24,
„ Victoria.....	5,
„ Westaustralien..	—.

2) Finanzen. Die Ausgaben in allen Kolonien überstiegen die Einnahmen um 1 611 324 Pfd. Sterl., ein für Australische Verhältnisse nicht allzu ungünstiges Resultat. Dagegen hat sich die Summe der Staatsschulden im Vergleich zum Vorjahre um nicht weniger als 12 Millionen Pfd. Sterl. erhöht. Davon entfallen auf Neuseeland allein 5 375 080 Pfd. Sterl., auf Südaustralien 3 260 000 Pfd. Sterl., auf Victoria und auf Queensland je 2 000 000 Pfd. Sterl. Neusüdwales allein hatte am 31. Dezember 1880 seine öffentliche Schuld um einen kleinen Betrag — 34 000 Pfd. Sterl. — reduzirt, hat dafür aber im Jahre 1881 wieder mehrere Millionen zugeborgt. Auch in Südaustralien ist die Ausgabe weiterer Schatzscheine zum Betrage von 1 365 384 Pfd. Sterl. bereits durch Parlamentsbeschluß sanktionirt. Trotz der für den Kopf der Bevölkerung hohen Schuldenlast sind die Sicherheiten, welche die Australischen Kolonien ihren Gläubigern bieten, durchweg sehr gute. Wichtig sind in dieser Beziehung die in den einzelnen Staaten noch vorhandenen Krongüter. Der Flächeninhalt derselben betrug am Ende des Berichtjahres:

in Westaustralien	622 895 679	Acres,
„ Südaustralien	569 249 573	„
„ Queensland	422 713 877	„
„ Neusüdwales	164 602 234	„
„ Neuseeland	52 001 153	„
„ Victoria	44 093 233	„
„ Tasmanien.....	12 647 130	„

Bei der Statistik der veräußerten Kronländereien ist zu bemerken, daß die Zahlen für Victoria, Queensland und Neuseeland solches Land nicht berücksichtigen, dessen Verkauf nicht definitiv abgeschlossen ist, sondern nur unter gewissen Bedingungen stattgefunden hat, deren Nichterfüllung von Seite der Käufer den Vertrag rückgängig macht. Auf diese Weise bedingt verkauft waren bis Ende 1880 in Victoria 7 668 344 Acres, in Queensland bis Ende 1879 etwa 3 720 000 Acres und in Neuseeland 238 969 Acres. In der letzteren Kolonie gehören von dem als vorhandene Kronländereien bezeichneten Betrage etwa 16 Millionen Acres der einheimischen Maori-Bevölkerung und sind gesetzlich der freien Verfügung der Kolonialregierung entzogen. Für die Zwecke einer Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben der Kolonien muß daran erinnert werden, daß in Victoria und Queensland die Zeit vom 1. Juli 1880 bis 30. Juni 1881 als Etatsjahr angenommen ist.

3) Handelsbewegung und Schifffahrt. Die mit 45 060 666 Pfd. Sterl. für die Einfuhr und mit 48 866 168 Pfd. Sterl. für die Ausfuhr angesetzten Werthe sind geeignet, eine übertriebene Vorstellung von der Konsumtions- und Produktionsfähigkeit Australiens zu geben. Der Fehler liegt darin, daß keine Rücksicht auf die Wiederausfuhr und Güter im Transit genommen wird, mithin bei Ausfuhr von Artikeln einer Kolonie in die andere zum Zwecke der Verschiffung ins Ausland derselbe Artikel einmal unter der Rubrik der Importe und zweimal unter der Rubrik der Exporte erscheint und statt einmal dreimal in Anrechnung kommt. So wurden beispielsweise im Jahre 1880 aus Neusüdwales nach Viktoria 57 148 170 Pfund Wolle zum Werthe von 3 220 176 Pfd. Sterl. exportirt und von dort nach England verschifft. Diese Summe von 3 220 176 Pfd. Sterl. figurirt einmal unter den Exporten von Neusüdwales, sodann zum zweiten Male unter den Importen von Victoria und zum dritten Male unter den Exporten von Victoria. Es wird somit in der Statistik eine Summe von 9 660 528 Pfd. Sterl. verrechnet, während in Wirklichkeit nur der dritte Theil dieses Werthes vorhanden ist. Die Verwirrung wird dadurch noch größer, daß in der Waarenstatistik der verschiedenen Kolonien für denselben Gegenstand ganz verschiedene Werthe angesetzt werden. Unter der Ausfuhr von Queensland nach Neusüdwales findet sich ein Posten von 706 903 Pfd. Sterl. für Wolle, in der Einfuhrliste von Neusüdwales ist für Wolle aus Queensland die Summe von nur 498 995 Pfd. Sterl. vorhanden, mithin durch die Verschiedenheit zwischen der Werthdeklaration des Exporteurs in Queensland und derjenigen des Importeurs in Neusüdwales eine Differenz von 207 908 Pfd. Sterl. entstanden. Bei der demnächstigen Verschiffung dieser Wolle ins Ausland ist wahrscheinlich wiederum ein anderer Werth angegeben und hat als solcher in den Exporttabellen von Neusüdwales Platz gefunden. Diese Beispiele zeigen, daß ohne ein Eingehen in Details die Gesammtzahlen von Import und Export der Australischen Kolonien zu irrthümlichen Schlüssen verleiten können.

Immerhin ergiebt sich aus den mitgetheilten Werthen, daß im Großen und Ganzen der Exporthandel Australiens im Berichtjahre einen bedeutenden Aufschwung genommen hat, während der Importhandel, der schon in 1879 sehr darniederlag, einen weiteren Rückgang aufweist. Mit Ausnahme von Tasmanien hat in keiner Kolonie der Werth der Einfuhr den Betrag früherer Jahre erreicht. Die für den Handel wichtigsten Kolonien, Neusüdwales, Victoria und Neuseeland, haben ihre Einfuhr auch im Vergleich zum Vorjahre einschränken müssen, und die beiden letzteren Kolonien überhaupt in keinem Jahre seit 1872 so wenig eingeführt, als im Berichtjahre. Dagegen zeigen die Ausfuhrwerthe aller Kolonien — mit Ausnahme von Queensland — eine bisher nicht erreichte Höhe, was hauptsächlich den größeren Verschiffungen von Wolle und Getreide zu verdanken ist. Vor Allem ist es Victoria jetzt gelungen, durch diese beiden Artikel den Ausfall zu decken, der durch die geringere Ergiebigkeit der Goldfelder in den Exportlisten entstanden ist.

Aus den Angaben über die Schifffahrt geht hervor, daß die Zahl der Schiffe abgenommen und der Tonnengehalt derselben zugenommen hat, was auf eine stärkere Verwendung von Dampfern und Verminderung der kleineren Segelschiffe hindeutet. Der wirkliche Schiffsverkehr ist übrigens weniger groß, als man nach der Gesammtzahl der angekommenen und abgegangenen Schiffe annehmen könnte, da alle Dampfer, welche den überseeischen Handel vermitteln, auf der Ausreise sowohl als bei der Rückkehr drei bis vier Australische Häfen anzulaufen pflegen und daher auf jeder Fahrt drei bis viermal in den Schiffslisten der verschiedenen Kolonien erscheinen.

4) Ackerbau und Viehzucht. Das unter Kultur befindliche Areal der Australischen Kolonien dehnt sich stetig aus. Die größten Fortschritte in dieser Beziehung haben während des Berichtjahres Victoria und Neuseeland gemacht. Die Ernteergebnisse sind jedoch ungünstige gewesen, namentlich in Brotstoffen. Südaustralien, dessen Weizenproduktion in 1879 auf 14 260 964 Bushels geschätzt wurde, erzielte im Berichtjahre nur 8 606 510 Bushels; desgleichen sank der Ertrag an Hafer in Neuseeland von 12 062 607 Bushels auf 6 891 251 Bushels und in Victoria von 4 023 271 Bushels auf 2 358 459 Bushels. Auch die Totalproduktion von Gerste, Mais und Wein zeigt einen erheblichen Rückgang gegen das Vorjahr. In den einzelnen Kolonien war das Ergebniß der Ernte von Brotstoffen pro Acre wie folgt:

	Weizen. Bushels.	Hafer. Bushels.	Gerste. Bushels.
Victoria.....	9,95	17,61	15,53
Neusüdwales	14,69	19,87	20,35
Queensland.....	20,40	17,94	20,97
Südaustralien.....	4,96	11,50	11,62
Tasmanien	14,99	22,13	20,39
Neuseeland	25,07	32,05	26,05

Amtliche Zahlen über die 1880er Ernte in Westaustralien liegen nicht vor; die hierüber in den Tabellen des statistischen Bureaus von Victoria aufgenommenen Angaben beruhen auf einer Durchschnittsberechnung der Ernteergebnisse in 1879.

Ueberhaupt sind die amtlichen Resultate der landwirthschaftlichen Statistik mit besonderer Vorsicht zu benutzen, da unter den gleichen Rubriken in den verschiedenen Kolonien verschiedene Dinge zusammengestellt sind. So werden beispielsweise „zu Grünfutter" (green forage) in allen anderen Kolonien Bohnen und Erbsen gerechnet, nur nicht in Neusüdwales; unter der Rubrik „anderer Ackerbau" (other tillage) versteht man in Victoria, Queensland, Südaustralien, Tasmanien und Neuseeland auch das Brachland (land in fallow), in Westaustralien und Neusüdwales nur das wirkliche Saatland, und soweiter.

Im Viehbestande der Kolonien betrug die Zunahme bezw. Abnahme, verglichen mit dem Vorjahre

für	an Schafen. Stück.	an Pferden. Stück.	an Rindvieh. Stück.	an Schweinen. Stück.
Neusüdwales ..(rund)	+3 356 000	+ 35 000	— 334 000	+ 52 000
Viktoria ..... „	+1 704 000	+ 59 000	+ 156 000	+ 97 000
Queensland ... „	+ 870 000	+ 16 000	+ 362 000	+ 2 000
Südaustralien.. „	+ 323 000	+ 27 000	+ 41 000	+ 41 000
Westaustralien.. „	+ 122 000	+ 2 000	+ 3 000	+ 4 000
Tasmanien ... „	— 52 000	+ 1 000	+ 2 000	+ 10 000

Für Neuseeland hat seit 1878 keine Viehstatistik stattgefunden.

Die Richtigkeit der amtlichen Zahlen des Viehbestandes wird übrigens von kompetenter Seite bezweifelt. So betrug nach den Angaben der Schafeigenthümer in Neusüdwales die Zahl der Schafe dort am Schlusse des Berichtjahres etwa 35 Millionen, während das statistische Departement 32 399 547 Stück annimmt. Aehnliche Verschiedenheiten existiren in Queensland und Südaustralien.

5) Eisenbahnen und Telegraphen. Während des Berichtjahres wurden in Australien 531 Englische Meilen neuer Eisenbahnen dem Verkehr übergeben.

Davon entfielen auf:

Victoria	74	Meilen,
Neusüdwales..	113½	„
Queensland ..	130½	„
Südaustralien	108	„
Neuseeland ...	87	„
Tasmanien...	18	„

Das Jahr 1881 wird voraussichtlich eine noch bedeutendere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes zu verzeichnen haben, da in fast allen Kolonien der Bau neuer Linien eifrig fortgesetzt wird.

Die in Betrieb befindlichen Telegraphenlinien wurden um 990 Meilen vermehrt; die Drahtlänge nahm 2534 Meilen zu.

Statistische Uebersicht über die wirthschaftlichen Verhältnisse der Australischen Kolonien im Jahre 1880.[1])

Kolonie.	Flächeninhalt. Engl. Quadratmeilen.	Bevölkerung Ende 1880, nach Schätzung.	Seewärts angekommene Personen.	Seewärts abgereiste Personen.	Einkünfte. Pfd. Strl.	Einkünfte aus Steuern. Pfd. Strl.	Besteuerung pro Kopf. Pfd. Strl.	Schill.	Pce.	Ausgaben. Pfd. Strl.	Staatsschuld. Pfd. Strl.	Werth der Einfuhr. Pfd. Strl.	Werth der Ausfuhr. Pfd. Strl.	Werth der Ein- und Ausfuhr zusammen. Pfd. Strl
Neusüdwales .	309 175	739 385	45 870	26 559	4 904 230	1 417 293	1.	19.	4¼	5 560 078	14 903 919	13 950 075	15 525 138	29 475 213
Victoria.....	87 884	860 067	56 955	45 294	4 621 282	1 690 923	2.	—	2¾	4 875 029	22 060 749	14 556 894	15 954 559	30 511 453
Südaustralien	903 425	267 573	14 765	13 002	2 027 964	529 450	2.	—	—⅓	1 923 605	9 865 500	5 581 498	5 574 505	11 156 003
Queensland..	667 615	226 077	13 396	10 349	1 612 314	600 236	2.	14.	1	1 673 695	12 192 150	3 087 296	3 448 160	6 535 456
Westaustralien	975 920	29 019	577	777	180 050	95 510	3.	5.	9¾	204 338	361 000	353 669	499 183	852 852
Tasmanien ..	26 375	114 762	10 411	10 025	439 780	304 546	2.	13.	7¼	423 745	1 943 700	1 369 223	1 511 931	2 881 154
Neuseeland ..	105 342	484 861	15 154	7 923	3 283 396	1 535 700	3.	4.	9	4 019 850	28 583 231	6 162 011	6 352 692	12 514 703
Zusammen	3 075 736	2 721 747	157 128	113 929	17 069 016	6 173 658	2.	6.	4¼	18 680 340	89 910 249	45 060 666	48 866 168	93 926 834

Kolonie.	Schiffsverkehr in Ein- und Ausgang. Anzahl der Schiffe.	Gehalt. Tonnen.	Eisenbahnen in Betrieb. Engl. Meil.	Eisenbahnen in Bau. Engl. Meil.	Telegraphenlinien in Betrieb. Engl. Meil.	Telegraphen-Drahtlänge in Betrieb. Engl. Meil.	Telegraphenlinien in Anlage. Engl. Meil.	Telegraphen-Drahtlänge in Anlage. Engl. Meil.	Flächeninhalt der veräußerten Kronländer. Acres.	Ertrag der veräußerten Kronländer. Pfd. Strl.	Flächeninhalt des bebauten Landes. Acres.
Neusüdwales	4 151	2 432 779	849½	456	7 955½	13 188	268¼	501¼	33 269 766	30 296 717	706 498
Victoria.....	4 191	2 179 899	1199	14½	3 215	6 019	66	132	12 152 527	19 608 398	1 993 916
Südaustralien....	2 156	1 200 904	667	319	4 754	6 904	410	515	8 942 427	12 029 626	2 574 489
Queensland.....	2 446	1 255 576	633½	171½	5 768	8 150	267	567	4 559 723	3 568 484	120 881
Westaustralien ...	333	250 429	90	—	1 554¾	1 592	—	—	1 693 121	unbekannt	63 903
Tasmanien.....	1 309	413 303	172½	—	878	1 096	—	—	4 232 870	1 942 581	373 299
Neuseeland.....	1 516	819 716	1258	208	3 706	9 401	—	—	15 417 727	11 524 867	1 029 764
Zusammen	16 102	8 552 606	4869½	1169	27 831¼	46 350	1011¼	1715¼	80 268 161	78 970 673	6 862 750

[1]) Wegen des Jahres 1879 s. Hand. Arch. 1880 II. S. 674.

Kolonie.	Weizen.		Hafer.		Gerste.		Mais.		Andere Cerealien.		Kartoffeln.	
	Bebaute Acres.	Ertrag. Bushels.	Bebaute Acres.	Ertrag. Bushels.	Bebaute Acres.	Ertrag. Bushels.	Bebaute Acres.	Ertrag. Bushels.	Bebaute Acres.	Ertrag. Bushels.	Bebaute Acres.	Ertrag. Tons.
Neusüdwales	252 540	3 708 737	17 923	356 121	7 890	160 602	125 679	4 483 457	1 365	22 290	18 996	51 936
Victoria	976 416	9 719 049	133 910	2 358 459	68 480	1 063 751	1 769	49 299	24 857	415 900	44 773	124 706
Südaustralien	1 733 542	8 606 510	4 355	50 070	13 074	151 886	—	—	4 406	58 963	5 587	16 170
Queensland	10 944	223 243	116	2 081	1 499	31 433	44 109	1 409 607	313	unbekannt	6 111	16 177
Westaustralien	27 687	413 644	1 320	25 080	6 364	114 552	32	448	864	11 556	471	1 649
Tasmanien	50 022	750 040	19 853	439 446	8 297	169 156	—	—	6 432	106 396	10 421	32 548
Neuseeland	324 933	8 147 705	215 007	6 891 251	46 877	1 221 241	2 321	unbekannt	—	—	22 530	111 329
Zusammen	3 376 084	31 568 928	392 484	10 122 508	152 481	2 912 621	173 910	5 942 811	38 237	615 105	108 889	354 515

Kolonie.	Heu.		Wein.		Grünfutter.	Anderer Ackerbau.	Anzahl der Pferde.	Anzahl des Rindviehes.	Anzahl der Schafe.	Anzahl der Schweine.
	Bebaute Acres.	Ertrag. Tons.	Bebaute Acres.	Ertrag. Gallonen.	Acres.	Acres.				
Neusüdwales	130 443	173 074	4 724	584 282	102 301	44 637	395 984	2 580 040	32 399 547	308 205
Victoria	249 424	300 184	4 980	484 028	263 442	225 865	275 446	1 285 481	10 355 266	241 836
Südaustralien	272 567	261 371	4 337	500 955	35 763	500 858	157 915	307 177	6 463 897	131 011
Queensland	12 021	23 440	739	85 455	10 815	34 214	179 152	3 162 752	6 935 967	66 248
Westaustralien	19 563	24 454	660	unbekannt	—	6 942	34 568	63 719	1 231 717	24 232
Tasmanien	31 615	35 883	—	—	134 656	112 003	25 267	127 187	1 783 611	48 029
Neuseeland	54 028	68 710	—	—	51 154	312 914	[1])137 768	[1])578 430	[1])13 069 338	[1])207 337
Zusammen	769 661	887 116	15 440	1 654 720	598 131	1 237 433	1 206 100	8 104 786	72 239 343	1 026 898

XII.]

Port Adelaide.

Schifffahrtsverhältnisse in Südaustralien.[2])

Der Schiffsverkehr in Port Adelaide und den anderen Häfen Südaustraliens ist, soweit Segelschiffe in Betracht kommen, während des Jahres 1881 ein geringerer gewesen, als in 1880. Der Grund hiervon liegt zunächst darin, daß jedes Jahr die Dampferverbindungen zwischen den Australischen Kolonien und Europa sich vermehren. Es vergeht jetzt keine Woche, ohne daß zwei oder drei große Dampfer von Europa mit Ladung und Passagieren hier ankommen. Auch auf der Rückreise von Sydney nehmen dieselben hier wieder einen Theil ihrer Ladung ein. Ein zweiter Grund der Abnahme der Segelschifffahrt liegt jedoch auch darin, daß unsere letzte Getreideernte fehlschlug und wir nur etwas über 130 000 Tonnen für den Export übrig hatten. Da dies sogleich telegraphisch in allen Ländern bekannt wurde, besuchten weniger Schiffe unseren Hafen, als in früheren Jahren. Uebrigens herrschte das ganze Jahr hindurch Knappheit an Segelschiffen, und es unterliegt keinem Zweifel, daß eine größere Anzahl derselben hier hätte Beschäftigung finden können. Dies scheint jedoch in vielen Häfen der Erde ähnlich gewesen zu sein und erklärt sich vielleicht daraus, daß in den letzteren Jahren die Schiffsrheder sich mehr auf den Bau von Dampfern als von Segelschiffen gelegt haben, und daß die Zahl der Segelschiffe auf der ganzen Erde abgenommen hat.

[1]) Im Jahre 1878.

[2]) Vergl. Februarheft S. 141.

Südaustralien hat eine große Ausfuhr von Wolle, Weizen und Mehl. Alle anderen Ausfuhrwaaren, wie Kupfer, Erz, Rinde, Talg, Felle, Gummi, Weine u. s. w. gehen nur in kleinen Quantitäten ab und dienen zur Auffüllung von Schiffen, die mit Wolle oder Weizen beladen sind. Wolle wird fast ausschließlich nach Europa verschifft, und zwar fand dies bisher hauptsächlich durch Segelschiffe statt, welche regelmäßig zwischen hier und London fuhren. In den beiden letzten Jahren haben sich jedoch auch Dampfer in steigendem Maße an der betreffenden Ausfuhr betheiligt. Die hauptsächlichsten Verschiffungen von Wolle fallen in die Zeit von Anfang Oktober bis Ende Dezember. Unsere Weizen- und Mehlausfuhr vertheilt sich mehr, und obgleich auch hiervon Europa den größten Theil beansprucht, geht doch auch sehr viel nach Südafrika, Mauritius und Java. Außerdem sind unsere Nachbarkolonien gute Kunden dieser Artikel, besonders Queensland und Neusüdwales. Eine Kleinigkeit geht auch nach Neuseeland und Westaustralien, sowie nach der französischen Kolonie Neukaledonien. Die Weizen- und Mehlausfuhr dauert das ganze Jahr hindurch, doch sind Januar bis Mai die wichtigsten Monate.

Da, wie oben gesagt, Schiffe knapp waren, so haben sich die Frachtraten das Jahr hindurch gut gehalten. Es wurden durchschnittlich bezahlt: nach Europa 45 bis 50 Schillinge für die Tonne, je nach Größe und Klasse des Schiffes, nach der Kapstadt 45 Schillinge, nach Algoa-Bai (Port Elizabeth) 47 Schillinge 6 Pce., nach Natal 50 Schillinge, East London 65 Schillinge, nach Mauritius 30 Schillinge. Diese Preise sind für die Tonne von 2240 Engl. Pfund Nettogewicht verstanden. Die Tara der Säcke beträgt auf die Tonne ungefähr

25 Pfund, für welche die Schiffe nicht bezahlt bekommen. Eiserne Schiffe haben hier zu jeder Zeit den Vorzug, doch können auch schnellfahrende hölzerne Schiffe mit guter Klasse leicht Fracht finden. In der Klassifizirung wird die des Englischen Lloyd oder der Französischen Veritas vorgezogen. Für Europa ist die beste Größe der Schiffe 800 bis 1000 Register-Tonnen und für Afrika 250 bis 350 Tonnen. Alle Schiffe, die nach Europa beladen werden, laufen gewöhnlich Cork oder Falmouth für Order an und werden von dort nach einem Hafen in Großbritannien, oder auch nach einem Deutschen oder Französischen Platze gesandt. Im letzteren Falle werden gewöhnlich 2 Schillinge 6 Pce. für die Tonne mehr an Fracht bezahlt.

Unsere nächste Ernte wird leider auch keine gute werden, da die Monate Oktober und November, wo das Getreide im Reifen steht, sehr trocken gewesen sind. Es werden jedoch über 200 000 Tonnen zum Export übrig sein und die Frachten daher nach jetzigen Aussichten kaum unter die oben angegebenen Preise fallen. Um Mitte Oktober 1881 wurde bestimmt erwartet, daß die Frachten nach Europa bis zu 60 Schilling für die Tonne steigen würden, und mehrere eiserne Schiffe wurden zu 55 Schillinge engagirt, um hier im Januar zu laden. Das trockene Wetter hat jedoch seitdem die Verschiffer ängstlich gemacht, so daß augenblicklich nicht mehr als 50 Schillinge zu bekommen ist.

Die Ausfuhr nach Java wird hauptsächlich durch Dampfer via Torres Straits besorgt. Nach Südafrika wird das ganze Jahr hindurch Getreide versandt, bis Mitte November 1881 bereits über 30 000 Tonnen. Die Häfen Südaustraliens, von denen hauptsächlich Weizen und Mehl verladen werden, sind: Port Adelaide, Port Wakefield und Port Vincent im St. Vincent-Golf und Port Viktoria, Wallaroo, Port Broughton, Port Pirie, Port Germein und Port Augusta im Spencers-Golf. Alle sind durchaus sichere Häfen. In Port Adelaide kann bis zu 19 Fuß Tiefe an den Werften geladen werden, in Wallaroo bis zu 18 Fuß, in Port Pirie und Port Germein von 13 bis zu 14 Fuß und in Port Augusta bis zu 15 Fuß. Was dann noch an der Ladung fehlt, wird auf Kosten des Verschiffers mit kleineren Fahrzeugen nach dem Schiffe gebracht. In den anderen oben erwähnten Häfen sind keine Werfte, und die Schiffe werden dort mit Hülfe von Leichterfahrzeugen beladen.

Der Handel an den Küsten Australiens zwischen den verschiedenen Kolonien wird jetzt ausschließlich durch Dampfer besorgt. Einige Segelschiffe fahren noch mit Kohle von Newcastle (Neusüdwales) und von Neuseeland mit Hafer und Gerste nach den Nachbarkolonien; da aber nur selten eine Fracht für die Rückreise zu bekommen ist, so macht es diese Schiffe nur schlecht lohnend.

Während der ersten zehn Monate des Jahres 1881 besuchten 16 Deutsche Segelschiffe unseren Hafen, und diejenigen derselben, welche hier Beschäftigung suchten, erhielten ohne Ausnahme gut bezahlende Frachten.

Schließlich muß noch die neue Linie von Dampfern, welche Australien direkt mit Deutschland verbinden, etablirt durch die Rhederei von R. M. Sloman in Hamburg, kurz erwähnt werden. Nachdem die ersten drei Dampfer derselben, die „Barcelona", „Catania" und „Amalfi", eine Reise her und zurück gemacht haben, läßt sich behaupten, daß die neue Linie, wenn gut geleitet, einen großen und immer wachsenden Handel mit Antwerpen und Hamburg hervorrufen wird. Besonders in der Ausfuhr von Wolle kann ein großer Umschwung eintreten, da viele Käufer Belgiens und Deutschlands, welche bisher nur auf dem Markte von London kauften, in Zukunft die Wolle von Australien direkt beziehen werden. Die letzte Ladung des Dampfers „Amalfi", welcher von Adelaide aus 567 Ballen Wolle für Antwerpen und 110 Ballen für Hamburg an Bord nahm, zeig. Thun einen nicht unbedeutenden Anfang hiervon. Auch werden diese Dampfer, da ihre Rückreise gewöhnlich über das Kapland stattfindet, einen großen Theil der Ausfuhr von Weizen und Mehl nach Südafrika besorgen, welche bis jetzt ausschließlich durch Segelschiffe vermittelt wurde.

XII.]

Brisbane.

Jahresbericht für 1880.[1])

Die Kolonie Queensland hat zwar im Jahre 1880, von einer längeren Krisis sich erholend, nicht die großen Fortschritte gemacht, welche von Optimisten erwartet wurden, dagegen trat aber auch die große Geldnoth, welche die besten Finanziers mit anscheinend guten Gründen erwartet hatten, nicht ein; im Gegentheil hat gegen Ende des Jahres sich eine Geld-Plethora bei uns und im übrigen Australien eingestellt, von welcher früher Niemand eine Ahnung haben konnte. Die Ursache davon mag wohl hauptsächlich darin liegen, daß die Kolonie sehr bedeutende Anleihen in London zu guten Preisen machte und durch die Geldeinfuhr unseren Banken, welchen wenigstens zeitweilig ein guter Theil davon zufloß, den Druck, der durch außerordentliche Vorschüsse an die großen Landbesitzer und Viehzüchter, was meist Hand in Hand geht, erleichterte. Durch den Werthaufschwung von Land und Viehstand in Folge besserer Preise von Wolle und durch die mit gutem Erfolge gekrönte neue Industrie, Fleisch in gefrorenem Zustande nach England zu senden, ist alle Gefahr fürerst verschwunden; auch unsere anderen großen Industrien erfreuten sich mäßig guten Fortschritts, speziell aber der Zuckerrohrbau und die daraus entspringende Fabrikation scheint mit Riesenschritten sich zu entwickeln.

Wie es bei wohlfeilem Gelde immer der Fall zu sein pflegt, nimmt auch das Baufach in Privatanlagen bedeutende Dimensionen an; dazu gesellen sich die öffentlichen Arbeiten, worin sich gleichfalls große Thätigkeit entwickelte. Unter solchen Umständen hat die Handarbeiterklasse vollauf Beschäftigung und guten Verdienst, so daß beim Schlusse des Jahres eine fast allgemeine Prosperität zu berichten ist.

Wie im Jahre 1879 in Sydney, so im Jahre 1880 bei der Ausstellung in Melbourne, war Queensland recht würdig vertreten.

Im September hatten wir den Besuch des Kaiserlichen Kanonenboots „Nautilus", welches, von Samoa kommend, auf der Reise nach Sydney und Melbourne behufs Einnahme von Kohle und etwas Proviant in unseren Hafen einlief, aber nicht den Fluß heraufkam.

Viehzucht.

Der Viehstand zeigte Ende Dezember laut Statistik-Registers:

	Pferde.	Rindvieh.	Schafe.	Schweine.
1880	179 152	3 162 752	6 935 967	66 248
1878	148 226	2 469 555	5 631 634	50 301
Zuwachs in 2 Jahren	30 926	693 197	1 304 333	15 947
1879	15 116	336 429	451 400	14 385
läßt für 1880	15 810	356 768	852 933	1 562

[1]) Wegen des Jahres 1878 s. Hand. Arch. 1880 II. S. 574.

Nach dem Bericht des Inspektors für Schafe und Rindvieh waren die Zahlen am Ende 1880:

Zuwachs.....	362 287	641 000
Total	3 168 271	6 437 742

Das stimmt ja so ungefähr, soweit es das Rindvieh angeht, dagegen ist bei dem Zuwachs für Schafe ein Unterschied von über 200 000 Stück bei der Totalzahl, desgleichen nahe an 500 000, worüber keine zufriedenstellende Auskunft zu haben ist. Wir sind geneigt, die Angaben des Registrar General gelten zu lassen, weil sie durch die Distriktsbeamten gesammelt sind, welche die großen Stationen sowohl, als auch die kleinen Wirthschaften kennen, während manche Eigenthümer dem Inspektor, weil danach eine Steuer berechnet wird, die möglichst geringe Zahl angeben und viele kleine Ansiedler gar keine Angabe machen. Immerhin ist der Zuwachs an Schafen bedeutend größer, als im Jahre 1879, und sehr erfreulich im Vergleich mit der vorher fast steten Verminderung der Schafe seit 1869, um so mehr, als der jetzige Schafstand, wie auch aus dem erwähnten Bericht hervorgeht, fast ausschließlich aus edlen Schafen besteht. Zuchtböcke werden schon seit längerer Zeit nicht mehr von Europa bezogen, und die Meinung, daß die Australische Zucht keiner Europäischen mehr nachsteht, faßt immer mehr Fuß.

Wir haben kürzlich von der Einfuhr einiger Zuchtschafe ganz eigenthümlicher Natur gehört; deren Wolle soll ganz fein seidenartig und haarähnlich, d. h. nicht gekräuselt, sein und bedeutenden Marktwerth besitzen. Ein Züchter in Victoria soll einige Naturspiele, welche sich in seiner Heerde zeigten, zur Bildung einer neuen Art separirt und damit guten Erfolg gehabt haben. Mit Ausnahme einiger Distrikte hatten die Schafzüchter Queenslands ein recht gutes Jahr, sowohl was Vermehrung, als was Wollpreise anbelangt.

Der Preis des Rindviehes dagegen war nicht so zufriedenstellend, die Vermehrung aber sehr bedeutend, und da die Experimente mit gefrornem Fleisch gut ausgefallen sind und auch die früheren Fleisch-Konservefabriken mit Vortheil gearbeitet haben, so sind die Aussichten am Schlusse des Jahres recht ermuthigend. Der Werth von Stationen in beiden Zweigen war bereits bedeutend in die Höhe gegangen.

Pferde und Schweine kommen vorläufig nur für den Lokalbedarf in Erwägung, wir haben inzwischen bereits verschiedene edle Rassen, und eine regelmäßige Ausfuhr von Pferden nach Ostindien wird in nicht ferner Zukunft stattfinden.

Mit Ausnahme der feinen Zuchtschafe und Milchkühe, welche theilweise getrockneten Luzern und Grünfutter erhalten, sind Rindvieh und Schafe nur auf die natürlichen Weiden angewiesen.

Ackerbau.

Die statistischen Angaben für 1880 zeigen im Allgemeinen einen steten Fortschritt. Es wurden weitere 14 017 Acres angebaut, wobei jedoch nicht zu vergessen ist, daß im Jahre 1879, hauptsächlich in Folge des drückenden Einflusses des Erscheinens von Rost im Weizen, 10 625 Acres weniger angepflanzt wurden, als 1878. In 1880 kam kein Rost vor, wahrscheinlich in Folge der allgemein früheren Aussaat, wodurch die Pflanze erfahrungsmäßig vor dem Eintreten der heißen Jahreszeit mehr Widerstandskraft erhält, und die Farmer hatten eine ausgezeichnet gute Ernte, was neuen Muth gegeben hat.

Der Zuwachs im Anbau von Land in den letzten fünf Jahren bis Ende 1880 war 60,26 Prozent; der Registrar General hält dieses Resultat für nicht zufriedenstellend, wenn die Bodenfähigkeit in Erwägung gezogen wird. Das ist wohl allerdings wahr und hat seinen Grund wahrscheinlich darin, daß in der allgemeinen Krisis, welche in diesem Zeitraume stattgefunden, von Seiten unserer Kolonie eben sehr wenig zur Beförderung der Einwanderung gethan wurde.

Obschon die Zuckerernte 1880/81 und die damit zusammenhängende Destillation von Rum lokaler und temporärer Ursachen halber der vorhergehenden Saison gegenüber zurückgeblieben ist, hat sich die Industrie doch einer weiteren Entwickelung zu erfreuen, und die Pflanzer, besonders im Norden, haben gegründete Ursache, mit der besten Hoffnung der Zukunft entgegenzusehen.

Die gedachten Ursachen waren im Süden der Kolonie Frost, wodurch immer eine Quantität Rohr verloren geht, und im Norden Dürre, wodurch es sich nicht so saftreich entwickelt. Obschon beinahe 900 Acres mehr angepflanzt und 13 Mühlen mehr im Gange waren, ergab sich doch ein Ausfall von 3150 Tonnen Zucker und 37 599 Gallonen Rum. Unerwähnt darf übrigens nicht bleiben, daß die vorhergegangene Saison 1879/80 eine außerordentlich reiche war und im Vergleich mit 1878/79 einen Mehrertrag von 5189 Tonnen Zucker und 22 315 Gallonen Rum lieferte; außerdem muß auch in Betracht gezogen werden, daß jedes folgende Jahr bis jetzt feinere Qualitäten Zucker abwarf, die natürlich einen höheren Werth im Handel haben. Es stellt sich mehr und mehr heraus, daß für den Zuckerbau der nördliche Theil Queenslands sich besser eignet, und die Küstenländereien werden denn auch von bona fide-Pflanzern und Spekulanten begierig aufgenommen; an der Moreton-Bai bauen übrigens die kleinen Besitzer auch mit Vortheil Zucker, und da ist es, wo besonders Deutsche Landwirthe mit ihren kleinen Mühlen sehr zufriedenstellende Erfolge gehabt haben und noch haben.

Ein wichtiger Zweig unseres Ackerbaues ist die Kultur des Mais, welcher hauptsächlich für Pferdefutter anstatt Hafers gezogen wird. In den beiden letzten Jahren hat eine Abnahme der Produktion stattgefunden, was aber nicht als Rückschritt zu betrachten ist, denn die Landwirthe, wo immer möglich, versuchen es mit anderem Gewächs, das vortheilbringend ist; besonders sind es Kartoffeln, die in den letzten Jahren viel reicheren Ertrag geliefert haben und auch der Qualität nach viel besser geworden sind.

Obschon die Statistik für 1880 eine Abnahme in der Weinproduktion von 18 219 Gallonen zeigt, hat die Rebenzucht in den beiden Jahren 1879 und 1880 zusammengenommen doch Fortschritte gemacht. Die Trauben werden frisch verkauft, was bei der zunehmenden Konsumtion in den Städten häufig vortheilhafter ist. Die Qualität der Weine hat sich nur bei einzelnen Produzenten etwas gebessert; meist läßt sie noch viel zu wünschen übrig.

Gestützt auf den Umstand, daß Gerste von unseren Brauern zu Malz verwendet wurde, war der Anbau in 1879 bedeutend größer, als früher, er ist aber 1880 wieder rückgängig geworden, weil die Frucht dem Zwecke nicht hinlänglich entsprach.

Die Preise des Mais waren in den letzten Jahren sehr niedrig, und die Farmer haben den Anbau von Baumwolle wieder aufgenommen, so daß dieser Artikel in 1879/80 wieder in den Exportlisten erscheint und aufs Neue von einiger Bedeutung zu werden verspricht.

In Betreff der Obstzucht verdient die Kultur Orangen hervorgehoben zu werden. Die Anpflanzungen vermehren sich und gaben im Berichtjahre schon einen namhaften Ertrag. Auch Bananen und Ananas verdienen Erwähnung.

Wir haben uns über Ackerbau etwas weiter ausgelassen, weil gerade der Deutsche Bauer (denn gebildete Landwirthe giebt es hier wenige) in der Kolonie das Vorbild gegeben hat und den jährlichen Fortschritt aufrecht erhält. Ein Departement zur Wahrung der Interessen des Ackerbaues, ähnlich wie bei der Viehzucht, wird wohl noch eine Zeit lang auf sich warten lassen, das Forstwesen soll dagegen eine

eigene Verwaltung erhalten, weil die Urwälder auf unverantwortliche Weise zerstört und, wenn kein Einhalt geschieht, die werthvollen Nutzhölzer, welche nebenbei auch einen namhaften Exportartikel ausmachen, statt der Kolonie als ein ansehnliches Kapital zu verbleiben, in kurzer Zeit selten und theuer werden. Myall-Holz, das einen angenehmen Geruch hat und sich besonders für Pfeifen und sonstige Drechslerarbeiten eignet, wird jetzt regelmäßig nach England ausgeführt, und wenn unsere direkte Dampfschifffahrt im Jahre 1882 ins Leben getreten sein wird, werden wohl auch Cedernholz und andere Holzarten ihren Weg dahin finden.

Bergbau.

Unser Goldgrubenwesen hat im Berichtjahre nicht so günstige Resultate geliefert, als in 1879, obschon auch da ein nicht unbedeutender Ausfall im Ertrage gegen frühere Jahre stattfand. Die Ursache davon ist theilweise Mangel an Wasser, der besonders in den Golddistrikten im Norden von Queensland herrscht, hauptsächlich aber wohl darin zu suchen, daß nahezu 900 Chinesen (der beinahe prohibitiven Gesetze wegen) weniger auf den Goldfeldern arbeiteten, welche auf der anderen Seite nur durch ungefähr 400 Zuwachs von Europäern ersetzt wurden. Diese Annahme scheint uns um so mehr gerechtfertigt zu sein, als die Chinesen sich der Regel nach mit dem Goldgraben und Waschen in dem Alluvialboden beschäftigen, wo gerade der Minderertrag stattfand. Auch ist es schwer, den Chinesen in ihrer Ausbeute zu folgen; sie häufen ihre Schätze im Geheimen an, und ohne Rechenschaft darüber zu geben, gehen sie damit zurück nach ihrem Vaterlande.

Nach einer Aufstellung wurden seit der Goldentdeckung im Gympie im Jahre 1867 bis August 1880 im Ganzen 3 477 679 Unzen ausgebeutet, und diese, nach dem Durchschnittspreise von 3¼ Pfd. Sterl. berechnet, zeigen einen Ertrag von 13 171 876 Pfd. Sterl. in 13 Jahren, also etwas über eine Million Pfund Sterling für jedes Jahr.

Reichhaltige Kupferlager sind auch im Norden entdeckt worden, und eine ältere Antimongrube bei Maryborough wird wieder bearbeitet.

Die von der Regierung veranstalteten Expeditionen zur Auffindung von Mineralien auf der Halbinsel York haben nicht zu den günstigen Resultaten geführt, welche man davon erwartete.

Die Steinkohlenindustrie hatte die Aufmerksamkeit des Parlaments, indem die Fortsetzung der Eisenbahnen in Brisbane und Maryborough nach den Kohlengruben oder Werften an Flüssen auf Staatskosten befürwortet und auch der Bau einiger kurzen Zweigbahnen durch Privaten, um eine Verbindung mit ihren Gruben herzustellen, bewilligt wurde. Eine Aktiengesellschaft hat sich zu dem Zwecke gebildet, die bedeutenden Lager in der Nähe Maryboroughs auf großem Fuße zu bearbeiten.

Durch die Einführung der Bohrungen mit sogenannten Diamond Drills erwartet man in der Folge sichere und schnellere Erfolge im Grubenwesen.

Fischereien.

Der Ertrag der Tripang- und Perlfischereien in der Torresstraße war im Jahre 1879 viel ungünstiger, als im Jahre zuvor; dagegen hat er sich im Jahre 1880 wieder gehoben. Ausgeführt wurden von Tripang:

1878	2118	Centner,	im Werthe von	9 777	Pfd. Sterl.,
1879	1278	„	„ „	5 682	„
1880	3197	„	„ „	14 614	„

von Perlmutterschalen:

1878	9530	Centner,	im Werthe von	54 149	Pfd. Sterl.,
1879	5879	„	„ „	31 830	„
1880	7744	„	„ „	47 095	„

Es ist mit ziemlicher Gewißheit anzunehmen, daß auch mehr oder weniger Perlen vorkamen, welche nicht deklarirt worden sind.

Austern lieferten für den Export nach Sydney:

1878	179	Kolli,	im Werthe von	1227	Pfd. Sterl.,
1879	3793	Säcke	„ „	2729	„
1880	5293	„	„ „	3475	„

über den Bedarf in der Kolonie. Fische werden, mit der Ausnahme, daß kleine Quantitäten in getrocknetem Zustande nach China gehen, nur für den Verbrauch in Queensland gefangen.

Gewerbewesen.

Im Gewerbewesen war der Fortschritt während des Berichtjahres verhältnißmäßig sehr bedeutend, und einige neue Etablissements, auf welche wir zu sprechen kommen werden, sind geeignet, in der Folge großen Einfluß auf die Entwickelung unserer Kolonie auszuüben.

Die folgenden Etablissements haben sich vermehrt: zur Anfertigung von Ackerbaugeräthschaften um 7, von Arrowroot um 2, von Knochenmehl um 1, Baumwollreiniger um 1, Zuckerrohrmühlen (eigentlich Pressen) und Einkochungswerke um 12 (darunter sind etwa 8 bis 10 kleine Werke, deren sich insbesondere Deutsche Ansiedler, die auf ihren Farmen auch Zuckerrohr zur Bereitung von Zucker pflanzen, bedienen).

Außerdem ist ein großes Werk mit einem Aufwande von etwa 100 000 Pfd. Sterl. in Bundaberg entstanden, welches den Zweck hat, das Zuckerrohr der Pflanzer oder den daraus gewonnenen Saft zu kaufen und in Zucker zu verwandeln. Das Rohr, durch eine Schiffmühle von den Farmen, die meist am Ufer des Flusses liegen, abgeholt, wird gepreßt und durch Röhren nach der Siederei gebracht; bei großen Plantagen sind sogar die Röhren direkt dahin gelegt. Und doch ist jenes Etablissement nur der Vorläufer eines anderen, welches von der Sugar Company, einer großen und reichen Aktiengesellschaft in Sydney, für Mackay in viel großartigerer Weise in Aussicht gestellt ist; dort sollen nicht allein das Rohr und der Saft der Pflanzen angekauft, sondern eine große Strecke Landes auf Rechnung der Gesellschaft angebaut werden. Die Werke sollen das Neueste, was in der Europäischen Zucker-Industrie in Hinsicht auf Maschinenwesen und Raffinerieprozesse bekannt ist, in sich begreifen; das ganze Unternehmen wird eine Kapitalanlage von einer halben Million Pfund Sterling in Anspruch nehmen, welche für den Zweck bereit ist.

Tabaksfabrik 1, Fleischextrakt- und Konservefabriken 2, welche während der Saison vollauf beschäftigt waren. Zwei Etablissements, um frisches Fleisch in gefrornem Zustande, hauptsächlich für den Export, herzustellen, eins in Brisbane, das andere in Rockhampton, sind in Angriff genommen und werden ihren Wirkungskreis im Laufe des Jahres 1881 eröffnen. Sie sind beide auf großem Fuße dazu eingerichtet, den Ueberfluß an Rindvieh und Schafen in einen Handelsartikel zu verwandeln, wofür die gemachten Experimente guten Aussicht auf Erfolg lieferten. Es ist denn wohl auch jetzt, nachdem schon einige Ladungen gefrornen Fleisches auf dem Londoner Markte verkauft worden sind, kein Zweifel mehr vorhanden, daß dieser Zweck erreicht wird. Auf diese Art wird der Viehzucht in Australien ein Vorschub geleistet, wie noch nie zuvor, weil auf einen Minimumpreis mit Zuverlässigkeit gerechnet werden kann. Ob aber die großen Reichthümer, welche sich viele Interessenten von der Ausbeute dieses neuen Prozesses versprechen, realisirt werden dürften, ist eine andere Frage, die unseres Erachtens verneint werden sollte.

Trotz unserer verhältnißmäßig außerordentlich großen Viehzucht und der Hülfsmittel, sie noch weiter auszudehnen, wird der Ueberschuß an Vieh durch die großen Schlächtereien bald aufgebraucht sein,

und einmal da angekommen, werden die Preise für den jährlichen Zuwachs zum Zwecke der Exportation zu theuer sein. Wo also solche Etablissements, finanzielle Unternehmungen, lediglich auf Austrag guter Dividende errichtet sind, wird man sich täuschen; dagegen in Fällen, wo sich die großen Viehzüchter vereinigt haben, diese Anstalten als letztes Hülfsmittel zu unternehmen, dem Ueberfluß sicheren Werth zu verleihen, werden sie in indirekter Weise ihren Zweck vollkommen erreichen.

Gasfabrik 1 in Gympil; Eismaschine 1, Schuh- und Stiefelfabriken 3 (zwei davon hatten schon die Errichtung neuer Gebäude zur Folge).

Die Zinnschmelze in Brisbane hat zu existiren aufgehört; die kleine Ausbeute in der Nähe von Stanthorpe wird daselbst geschmolzen oder das Stromzinn nach Sydney gesandt.

Einige Destillationen, Dampfsägemühlen mit Vorrichtung für Tischler-, Drechsler- und Holzarbeit sind eingegangen, andere Bestand haltende haben dagegen ihren Wirkungskreis bedeutend ausgedehnt; ein Gleiches ist von Maschinenbauereien, Eisen-, Blech-, Messing- und Kupferwerken zu sagen und hinzuzufügen, daß zwei dieser Anstalten es bis zum Bau von großen Dampfbaggermaschinen und ganz anständigen Booten gebracht haben.

Unsere Stearinlichterfabrik hat ihren Wirkungskreis soweit ausgedehnt, daß sie nun auch das Stearin, welches früher von Melbourne importirt wurde, hier fabrizirt.

Von den Bierbrauereien haben zwei bedeutende Ausdehnung angenommen. Unsere Gerbereien und Wollwäschereien gewinnen auch mehr und mehr an Bedeutung und liefern schon viele Sorten Leder. Eine der Wollwäschereien, einem Deutschen gehörend, nimmt die Wolle durch einen chemischen Prozeß von den Fellen und erzielt dadurch Vließe, wie sie sonst durch Scheeren hergestellt werden, während der Prozeß die Felle selbst so präparirt, daß sie einen werthvollen Handelsartikel bilden; unsere Marsupials gerbt und manipulirt er als Pelzwerk, und er hat auf diese Art eine Industrie eingeführt, welche lukrativ zu werden verspricht und nebenbei die Kolonie von einer Landplage zu befreien geeignet ist; er wird mit einer großen Partie seiner Waaren die Leipziger Spätmesse besuchen.

Sparkassen- und Bankwesen.

Die Regierungs-Sparkasse zeigte Ende Dezember

1877	14 383	Einleger mit	702 313	Pfd.	Sterl.
1878	15 213	„ „	702 739	„	„
1879	15 945	„ „	684 444	„	„
1880	17 339	„ „	760 443	„	„

und zeigt also nicht allein in 1879 keinen Zuwachs, sondern sogar einen bedeutenden Ausfall gegen 1878, und dieses wieder keinen Zuwachs gegen alle anderen Jahre, was wohl seinen Grund darin gehabt haben mag, daß sowohl 1878 und 1879 eine außergewöhnliche Geschäftsstille stattfand und statt Ersparnisse nur Ausgaben von dem Alten gemacht wurden.

Ein ähnliches Verhältniß fand auch bei den Banken statt. Die Depositengelder waren da am Ende des Jahres

1877	3 912 257	Pfd.	Sterl.,
1878	3 810 033	„	„
1879	3 627 138	„	„
1880	3 433 502	„	„

und zeigen also in den letzten drei Jahren Abnahmen, während mit unserer zunehmenden Bevölkerung eine Zunahme stattfinden sollte und auch in normalen Verhältnissen seit 1871 stattgefunden hat.

In früheren Zeiten haben sich die Banken von Vorschüssen fern gehalten; das Jahr 1880 mit seiner außerordentlichen Anhäufung von Kapital bei den Banken hat die Nothwendigkeit hervorgerufen, keine gute hypothekarische Sicherheit zurückzuweisen, und sie verleihen jetzt Gelder einfach auf Immobilien von 5 pCt. an, höher auf 3 und sogar 5 Jahre Zeit. Dies ist nun freilich kein legitimes Bankgeschäft und gehört mehr in den Bereich der vielen anderen Kreditanstalten, wie Loan und Investment, Land Mortgage Companies u. s. w.

Wie lange ein solcher Zustand anhalten wird, ist natürlich nicht abzusehen, besonders deshalb nicht, weil sich auch die Tendenz Bahn zu brechen scheint, die großen Stationen in Aktiengesellschaften umzuwandeln, was denn hauptsächlich in London und mit Englischem Kapital geschieht, und da solche Besitzthümer in der Regel von 250 000 bis 1 000 000 Pfd. Sterl. und darüber in Anspruch nehmen, so läßt sich leicht ermessen, welchen großen Einfluß einige dieser bedeutenden Transaktionen auf unseren Geldmarkt haben müssen.

Der herrschende Geldüberfluß trägt für jetzt dazu bei, die im Inneren Queenslands noch unbenutzt liegenden großen Strecken herrlicher natürlicher Weiden schneller zur Produktion heranzuziehen, und durch die höheren Preise, welche bei den öffentlichen Verkäufen für die Pacht bewilligt werden, unserer Kolonie eine ansehnliche Revenue zuzuführen.

Die Dividenden der Banken, welche bei uns repräsentirt sind, sind dieselben wie 1879 gewesen; die Institute haben so viel Reservekapital und Liegenschaften, welche unter dem Werth angerechnet werden, daß auch bei einigen Jahren geringeren Verdienstes kein Unterschied zu machen nöthig ist.

Handel.

Der Gesammthandel an Export und Import in den letzten zwei Jahren stellt sich wie folgt:

	1879		1880	
Einwohnerzahl	217 851		226 077	
Import	3 080 889	Pfd. Sterl.	3 087 296	Pfd. Sterl.
Export	3 434 034	„ „	3 448 160	„ „
	6 514 923	Pfd. Sterl.	6 535 456	Pfd. Sterl.
Pro Kopf	29 7/8		28 7/8	

Da aber die Bevölkerung nach der am 3. April 1881 vorgenommenen Zählung nur 213 525 Seelen beträgt, so sind obige, wie auch einige vorhergehende Rechnungen nicht richtig; nehmen wir an, daß am Ende des Jahres 1880 die Einwohnerzahl 212 000 war, so verändert sich das Resultat für 1880 auf 30 3/4 Pfd. Sterl. pro Kopf, was annähernd das Richtige sein dürfte.

Jedenfalls steht fest, daß der Handel in den letzten drei Jahren sich bedeutend verringert hat; denn während im Verhältniß zur größeren Bevölkerung ein steter Zuwachs erscheinen sollte, hat im Gegentheil in dieser Periode sich eine jährliche Abnahme gezeigt.

Bei der Aufbesserung des Geschäfts gegen das Ende des Jahres und der sich in den meisten Industrien kundgebenden großen Thätigkeit giebt man sich allgemein der Hoffnung auf bessere Dinge für die nächstfolgenden Jahre hin.

Es war aber nicht allein die Abnahme in quantitativer Hinsicht zu beklagen, die verminderte Verbrauchsfähigkeit hat eine bedeutendere Konkurrenz im Handel Queenslands zur Folge, welche ungünstig auf die Preise der meisten Einfuhrartikel gewirkt hat und unserem Handelsstande den gebührenden legitimen Nutzen schmälerte oder gar nicht gab; doch fanden Ausnahmen hiervon statt. Das Geschäft in Manufakturwaaren ist schwerer zu beurtheilen, weil der Import, abgesehen von einer kleinen Anzahl Kleinhändler (Shopkeepers und Country Storekeepers), welche stellenweise auch direkt importiren, fast ausschließlich in den Händen solcher Leute ist, die mit

dem Wachsen der Kolonie selbst groß werden und ungemein große Lager in allen Nuancen in prächtigen Gebäuden unterhalten; allem Anscheine nach haben sie regelmäßige und gute Gewinnste, welche sich ja schon der Natur der Sache nach nicht wie bei anderen Kaufmannsgütern taxiren lassen.

Eine gute Seite hatte das Jahr 1880 darin, daß fast keine Fallimente von Bedeutung stattfanden und der einmal gemachte Verdienst wenigstens nicht, wie es hierorts häufig vorkommt, durch schlechte Schulden wieder aufgezehrt wurde.

Der Export von Queensland-Zucker war 10 313 Tons in 1879 und 10 326 Tons in 1880, und in Anbetracht, daß mehr Land unter Kultur gebracht war, ist das Resultat nicht zufriedenstellend, denn der Verbrauch in der Kolonie war nicht viel bedeutender, als das Jahr zuvor; übrigens waren die Preise annehmbar. Der Export von Queensland-Zucker wird sich noch jahrelang auf die Nachbarkolonien beschränken. Ueber den Ausfall der Ernte haben wir schon im Eingang des Berichts gesprochen.

Unser Wollmarkt ist noch immer im Verhältniß zu der großen Produktion in der Kolonie sehr beschränkt. Die reichen Besitzer und einige, welche nicht mit den Banken und anderen Geldinstituten in finanzieller Verbindung stehen, senden ihre Produkte nach London; andere, deren Verbindlichkeiten in Sydney und Melbourne liegen, haben auch ihre Wolle auf diese Märkte zu senden, so daß nur ein kleiner Theil in Brisbane zum Verkauf kommt.

Mit der Entwicklung der Finanz-Institute in Queensland und der größeren Unabhängigkeit, deren sich unsere Schafzüchter mit der Zeit erfreuen werden, wird darin natürlich eine Aenderung eintreten, besonders wenn unsere direkte Dampferlinie nach London, welche 1881 ihre Fahrten antritt, ihren Einfluß auszuüben anfangen wird. Damit steht überhaupt dem ganzen Geschäftswesen ein großer Umschwung bevor, denn der Schwerpunkt wird sich dadurch mehr nach London werfen; bereits beginnen die Anzeichen sich bemerkbar zu machen.

Englische Kommissionshäuser und Fabrikanten fangen an, ihre reisenden Vertreter nach Australien zum Einblick in die Geschäfte und zur Aufnahme von Aufträgen zu senden, und in den Schaufenstern unserer Kleinhändler kann man schon den Einfluß, welchen die Weltausstellungen in Sydney und Melbourne auszuüben geeignet sind, bemerken.

Ausfuhr der wichtigeren Artikel der Produktion Queenslands in den Jahren 1879 und 1880.

		1879.		1880.	
			Werth:		Werth:
		Menge.	Pfd. Sterl.	Menge.	Pfd. Sterl.
Arrowroot	Pfd.	173 759	2 802	231 583	3 999
Tripang	Ctr.	2 030	8 524	3 197	14 614
Knochen	„	4 805	1 667	4 938	1 708
Knochenmehl	„	5 304	1 516	4 128	947
Steinkohle	Tons	1 677	1 096	2 416	1 518
Coke	„	463	1 160	276	348
Kupfererz	Ctr.	560	900	297	858
Kupfer, geschmolz.	„	9 994	32 641	6 225	19 279
„ -Regulus	Tons	39	1 250	—	—
Baumwolle	Pfd.	26 261	664	108 260	3 581
Austern	Pack	3 793	2 729	5 293	3 475
Ananas und Bananen	„	5 547	3 736	6 557	4 224
Gold, ungeprägtes	Unzen	281 552	1 023 237	228 120	820 643
Gerste	Bush.	6 433	2 084	14 046	2 760
Mais	„	128 088	14 777	24 822	2 629
Häute	Stück	61 005	50 690	87 948	75 047
Hörner, Hufe 2c.	Ctr.	1 475	1 434	3 487	2 170
Pferde	Stück	46	2 975	69	1 570
Schafe	„	35	1 489	50	(?) 30
Melasse	Ctr.	5 373	2 438	14 857	5 238
Perlmutterschalen	„	5 879	31 839	7 744	47 695
Salzfleisch	„	1 932	2 096	425	403
Fleisch, präservirtes	Pfd.	1 026 178	21 223	3 654 376	76 562
Fleischextrakt	„	4 678	1 168	6 120	1 529
Silbererz	Ctr.	245	285	Tons 112	2 459
Felle, Schaf- u. Känguru-	Pack	2 163	20 418	1 451	11 725
Naturwissenschaftliche Gegenstände	„	58	484	164	1 187
Rum	Gall.	80 723	9 814	58 659	7 762
Zucker, roher	Ctr.	164 319	207 392	151 198	205 176
„ raffinirt.	„	41 950	68 377	54 340	86 865
Talg	„	51 599	72 366	115 263	162 042
Holz, Cedern-, in Blöcken	Fuß	4 519 235	39 940	2 696 774	15 638
Holz, Tannen-, gesägtes	„	3 997 704	32 421	3 165 915	26 743
Zinn: Strom-	Ctr.	50 264	96 448	48 349	107 040
„ geschmolz.	„	6 570	23 862	8 598	35 937
Wolle, gewaschene	Pfd.	9 676 318	712 816	10 877 797	812 094
„ ungewasch.	„	12 906 516	525 702	13 482 926	575 436

Davon sind Tripang, etwas Goldstaub, präservirtes Fleisch 2c. nach Hongkong gegangen; fast alle anderen Artikel wurden entweder nach Neusüdwales, Viktoria oder London verschifft.

Die direkte Anfuhr kam, wie gewöhnlich, meist von den Nachbarkolonien und Großbritannien, insofern sie sich auf Erzeugnisse der Industrie bezieht. Auch die Vereinigten Staaten von Amerika brechen sich in dieser Hinsicht auffallend Bahn, und sie können es, weil sie den Vortheil haben, einige bedeutende Ausfuhrartikel zu besitzen, deren Queensland bedarf.

Die letzten Schiffe, welche 1879 von Deutschland direkt kamen, hatten Einwanderer an Bord, aber sehr wenig Ladung; indirekt besteht ja allerdings eine kleine Einfuhr von der Deutschen sowohl als der kontinentalen Industrie überhaupt.

Schifffahrt.

Der Schiffsverkehr zeigte im zweiten Halbjahr von 1880 mehr Leben. Unter Deutscher Flagge kamen an im Jahre

1879 7 Schiffe von 4676 Tonnen,
1880 4 „ „ 1290 „

Davon kamen in 1879 zwei Schiffe von 2804 Tonnen direkt aus Deutschland mit Einwanderern. Der Werth der Ladungen war mit 425 Pfd. Sterl. deklarirt. In 1880 kamen keine Schiffe direkt aus Deutschland.

Der Küstenverkehr für Stückgüter wurde fast lediglich durch Dampfer betrieben. Für Mehl, Nutzholz und Steinkohle bleiben noch Segelschiffe in der Fahrt, auch wird der Arbeiterverkehr mit den Südsee-Inseln durch letztere besorgt.

Unsere Regierung hat einen Vertrag mit der British India Steam Ship Company in London zur Unterhaltung einer vierwöchentlichen Fahrt und Beförderung der Post durch die Torresstraße über Batavia, den Suezkanal und Neapel nach England mit einer Subsidie von 55 000 Pfd. Sterl. auf acht Jahre abgeschlossen. Diese regelmäßige direkte Dampferlinie nach London, welche nun schon seit einiger Zeit im Gange ist, wird in unseren Schifffahrtsverhältnissen mit England einen Wendepunkt bezeichnen und ist geeignet, die Segelschifffahrt, welche seither das Verbindungsglied für den Handel war, mit Ausnahme für grobe Fracht ganz aus dem Felde zu schlagen; denn wo einmal eine Dampferlinie sich Eingang verschafft hat, folgen andere bald nach.

Bevölkerung.

Die Gesammtbevölkerung war in der amtlichen Statistik angenommen: 1879 zu 217 851, 1880 zu 226 077 Seelen; die letzte Zählung von 1881 zeigte aber nur 213 525, und wenn man dazu noch den Zuwachs für drei Monate mit 1525 veranschlägt, so stellen sich als annähernd 212 000 Seelen für Ende 1880 heraus.

Deutsche Einwanderung.

Im Jahre 1879 hatten wir noch zwei Schiffe direkt von Deutschland mit 936 Einwanderern, in 1880 wurde die direkte Einwanderung von Deutschland ganz aufgegeben, doch konnten hiesige Ansiedler Verwandte und Freunde mit einer kleinen Anzahlung hier, je nach Alter von 1 bis 4 Pfd. Sterl. pro Kopf, freie Passage erwirken; solche angehende Kolonisten müssen sich aber mit unserem „Queensland Agent General" in London in Verbindung setzen und Schiffe, welche von London nach Queensland mit Regierungsauswanderern gehen, zur Ueberfahrt benutzen. Der Bericht über Auswanderung des Generalagenten in London giebt an, daß im Jahre 1880 214 Personen anderer als Britischer Nationalität befördert wurden; unstreitig bestanden diese aus Deutschen und Skandinaviern.

IV.]

Odessa.

Getreidehandel und Schifffahrt im Jahre 1881.[1])

Der Jahresbericht der vereidigten Mäkler Odessas über den Getreidehandel dieses Platzes hebt hervor, daß das verflossene Jahr 1881 nur für die Landbesitzer ein günstiges gewesen sei, während es den Exporteuren und Spekulanten überaus erhebliche Nachtheile gebracht habe. Der günstige Frühling habe den Landwirthen wie den Exporteuren große Hoffnungen gewährt, während sich jedoch nur die der ersteren verwirklich hätten. Die Nachrichten über einen schlimmen Ausfall der Amerikanischen Ernten und das dort behufs Ankaufs des Ueberschusses der Ernte gebildete Konsortium sollen die konsumirenden Märkte sowohl Englands, als der anderen Länder beeinflußt haben, und die Preise seien daher erheblich gestiegen. Dies Konsortium soll, um seinen Zweck zu erreichen, im August eine große Hausse bewirkt haben, welche ihre Nachwirkungen in England und in Frankreich fühlbar gemacht habe, und es hätten sich diese beiden Länder mit erheblichen Kaufaufträgen nach Odessa gewandt. In Folge dessen seien die hiesigen Preise schnell gestiegen, und die hiesigen Spekulanten hätten ihre Ankäufe aus erster Hand zu folgenden Preisen begonnen: Weizen 1 Rubel 30 Kopeken, Roggen 1 Rubel 5 Kopeken, Gerste 65 Kopeken, Leinsamen 1 Rubel 50 Kopeken, Colza 1 Rubel 45 Kopeken, Sommerraps 1 Rubel 30 Kopeken für das Pud. Mehrere hiesige Spekulanten hätten sogar bei den Landwirthen noch ungedroschenes Getreide eingekauft.

Als jedoch der größte Theil der Ankäufe schon realisirt gewesen sei, habe das nicht mehr widerstandsfähige Amerikanische Konsortium die Preise auf einmal zu eigenem und zu Odessas großem Nachtheile herabgesetzt; dies habe ein Fallen der Preise auf hiesigem Markte um mindestens 2 Rubel für den Tschetwert zur Folge gehabt. Die Ausfuhr im Oktober, etwa eine Million Tschetwert betragend, soll für den hiesigen Markt keinen Gewinn abgeworfen haben.

Der Bericht will aus obigen Thatsachen die Folgerung ziehen, daß der Ackerbauer nichts zur Bereicherung des Exporteurs und Spekulanten beiträgt. Er weist zu diesem Zwecke darauf hin, daß die hiesigen und die Amerikanischen Landwirthe, durch die reiche Ernte und ferner durch die so hohen Preise begünstigt, großen Verdienst einstreichen, während Exporteure und Spekulanten verloren haben.

Der Bericht erkennt an, daß der Export des verflossenen Jahres den des Jahres 1880 übertroffen habe. Er wäre noch erheblicher gewesen, wenn das Eintreffen des Ernteergebnisses sich nicht um etwa fünf Wochen verspätet, und das feuchte Wetter nicht das rechtzeitige Ausdreschen des Getreides verhindert hätte.

Als interessante Thatsache wird noch der überaus erhebliche Absatz landwirthschaftlicher Maschinen hervorgehoben, und zwar seien als Käufer nicht nur die Gutsbesitzer, sondern auch die Eigenthümer der bäuerlichen Höfe aufgetreten. Die Maschinenniederlagen seien fast entleert worden. Nur sehr wenige kleine Dörfer hätten in diesem Jahre eine landwirthschaftliche Dampfmaschine entbehrt. Dies wird als eine höchst erfreuliche Thatsache bezeichnet. Da die Handarbeit täglich seltener und theuerer werde, so hätte der Süden Rußlands eines Tages seine Ernten wegen Arbeitermangels zu Grunde gehen sehen.

Die Gesammtmenge aller hier im Berichtjahre gemachten Transaktionen soll etwa 3 685 000 Tschetwert betragen haben.

Im Nachstehenden sind die hiesigen Getreide- und Oelsamenpreise im Berichtjahre, die zur Zeit hier vorhandenen Getreide- und Oelsamenquantitäten und die Ausfuhrmengen beider Klassen Artikel zusammengestellt.

Preise des Jahres 1881.

	Höchster Preis. Rubel.	Niedrigster Preis. Rubel.	Durchschnittspreis. Rubel.
Weizen, Polnischer	1,60	1,25	1,42½
Weizen, Bessarabischer Sandomirka	1,58	1,32	1,40
Ghirka	1,55	1,15	1,35
Harter Weizen	1,75	1,45	1,60
Roggen	1,30	0,95	1,12½
Mais	0,90	0,68	0,79
Gerste	0,87	0,69	0,78
Hafer	0,90	0,76	0,83
Leinsamen	1,75	1,30	1,52½
Raps	1,80	1,35	1,57½
Wilder Raps	0,90	0,65	0,77½
Hirse	0,68	0,63	0,65½

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 316.

Bestände an Getreide und Oelsämereien.

		Winterweizen.	Ghirka.	Sandomirka.	Harter Weizen.	Roggen.	Mais.	Gerste.	Hafer.	Leinsamen.	Wilder Raps.	Winter- und Sommerraps.	Hirse.	Bohnen.	Zusammen. 1881.	Zusammen. 1880.
Exporteure	Tschetwert	350 000	180 000	63 000	—	50 000	40 000	130 000	3 800	32 550	5000	10 500	—	2000	866 850	341 115
Kommissionäre und Spekulanten	„	280 000	190 000	21 000	1800	20 000	16 500	65 000	20 000	18 000	3000	3 400	200	4000	642 900	715 095
Mühlenbesitzer	„	19 000	65 000	1 200	5800	5 500	—	6 000	—	4 600	—	1 300	—	—	108 400	104 200
	Tschetwert	649 000	435 000	85 200	7600	75 500	56 500	201 000	23 800	55 150	8000	15 200	200	6000	1 618 150	1 160 410

Mehr im Jahre 1881: 457 740 Tschetwert.

Ausfuhr des Jahres 1881.

Produkte.	Tschetwert.
Weizen	1 891 510
Roggen	321 035
Mais	646 036
Gerste	953 804
Hafer	114 804
Hirse	1 781
Leinsamen	215 791
Verschiedene Oelsämereien	249 898
Zusammen	4 394 659

Die Frachtsätze sind im hiesigen Hafen während des Laufes des letztverflossenen Jahres größeren Schwankungen ausgesetzt gewesen, als in den früheren Jahren. Zu Anfang des Berichtjahres bewegten sie sich zwischen 20 und 25 Schillingen für die Tonne Talg, im Sommer aber sank der Preis auf den hier vorher nie dagewesenen Satz von 16 Schillingen für die Tonne Talg. Ende August, als der Ernteausfall große Hoffnungen erweckte, herrschte mehr Bewegung, und die Frachten stiegen von 25 Schillingen ab Odessa und 27½ Schillingen ab Nikolajeff bis zu 37½ Schillingen ab Odessa und 40 Schillingen ab Nikolajeff. Mitte Oktober zahlte man in Odessa die höchsten Frachtsätze seit dem auf den letzten Krieg folgenden Jahre, nämlich 45 Schillinge ab Odessa und 47½ Schillinge ab Nikolajeff. Ende Oktober sanken sie jedoch wieder auf 37½ Schillinge ab Odessa und 40 Schillinge ab Nikolajeff. Später und wegen des Schlusses der Schifffahrt haben sie sich dauernd auf 25 bis 26¼ Schillingen erhalten.

Die hohen Frachtsätze sind eher auf Rechnung des Mangels an Dampfern, als auf die Menge des schwimmenden Getreides zu setzen.

Einige Spekulanten haben dadurch gewonnen, daß sie Dampfer charterten, bevor die Ernte hier eintraf.

Zum ersten Male haben hiesige Geschäftsleute Dampfer für eine Reihe von Reisen gechartert, und zwar sowohl für das Vereinigte Königreich, als für das Mittelländische Meer.

Dem Anscheine nach dürfte das neue Jahr ein günstiges für das Frachtgeschäft sein, denn das Getreidedepot Odessas ist ein sehr erhebliches. Bei der Eröffnung der Schifffahrt wurde eine große Anzahl von Dampfern mittlerer Tragfähigkeit zum Preise von 20¾ Schillingen ab Odessa und 31¼ ab Nikolajeff gechartert, während man jetzt für die Wiedereröffnung der Schifffahrt 30 Schillinge ab Odessa, 32½ Schillinge ab Nikolajeff und 35 Schillinge ab Asowsches Meer für kleine Fahrzeuge zahlt.

Der Getreideexport aus Sewastopol und Theodosia hat sich 1881 erheblich entwickelt, und insbesondere hat man dort mehr Dampfer als in früheren Jahren gechartert.

Nach hiesigen öffentlichen Blättern sind im Berichtjahre 779 beladene und 72 unbeladene Dampfer, 128 beladene und 118 unbeladene Segelschiffe im Hafen Odessas angelangt.

IV.]

Narva.

Handel mit dem Auslande im Jahre 1881.[1])

Import. Artikel.	Quantität.		Werth: S.-Rbl.
Salz	395 600	Pud	237 350
Hering	11 177	Tonnen	167 700
Baumwolle	80 673	Pud	1 036 000
Steinkohle und Koke	373 000	„	79 300
Gußeisen-, Messing- und Blechwaaren	55 300	„	31 400
Cement und feuerfester Lehm	15 800	„	8 550
Oel und Thran	1 950	„	30 800
Maschinen und Maschinentheile	—		50 600
Soda	9 100	„	8 300
Thonröhren	3 000	„	2 200
Feuerfeste Ziegel	7 700	Stück	1 300
Manufakturwaaren	—		2 000
Mais	6 500	Pud	5 000
Wein und Cognac	137	„	2 400
Petroleum	5 100	„	15 100
Verschiedene Waaren	—		1 100
			1 678 700

Export. Artikel.	Quantität.		Werth: S.-Rbl.
Planken und Bretter	611 500	Stück	301 600
Balken	20 200	„	60 500
Sparren	38 600	„	11 600
Flachs	55 650	Pud	285 400
Roggen	2 570	Tschetwert	33 500
Gerste	520	„	5 200
Hafer	700	„	4 200
Knochen	7 300	Pud	4 400
Faß-Stäbe	287 200	Stück	10 000
			716 400

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 278.

Rekapitulation.

Import	1 678 700	S.-Rbl.
Export	716 400	„
Im Ganzen	2 395 100	S.-Rbl.

Der Import aus Deutschland bestand in 5600 Pud Petroleum, im Werthe von 15 100 S.-Rbl., und 6500 Pud Mais, im Werthe von 5000 S.-Rbl; zusammen 20 100 S.-Rbl. Werth, gegen im Jahre 1880 225 000 S.-Rbl. (Wolle).

Der Export nach Deutschland bestand in 1970 Tschetwert Roggen, im Werthe von 25 600 S.-Rbl., 700 Tschetwert Hafer, im Werthe von 4200 S.-Rbl., und 10 500 Stück Dielen, im Werthe von 5000 S.-Rbl.; zusammen 34 800 S.-Rbl. Werth, gegen im Jahre 1880 85 000 S.-Rbl.

Rekapitulation.

Import aus Deutschland	20 100	S.-Rbl.
Export nach Deutschland	34 800	„
Zusammen Verkehr mit Deutschland	54 900	S.-Rbl.,

gegen im Jahre 1880 310 000 S.-Rbl.

Schiffsverkehr.

Es kamen an:

55	Norwegische Schiffe,	enthaltend	13 411	Register-Tonnen,
28	Deutsche Schiffe,	„	4 036	„ „
20	Niederländische Schiffe,	„	3 591	„ „
8	Russische Schiffe,	„	1 941	„ „
7	Dänische Schiffe,	„	602	„ „
5	Schwedische Schiffe,	„	1 239	„ „
4	Britische Schiffe,	„	1 639	„ „
1	Französisches Schiff,	„	248	„ „
128	Schiffe,	enthaltend	26 707	Register-Tonnen.

Von den Deutschen Fahrzeugen kamen 7 in Ballast ein.

Ein in der Zahl 28 Deutscher Schiffe mitbegriffenes Fahrzeug hatte von 1880 hier überwintert.

Von obigen 128 Schiffen verließen den Hafen:

mit Ladung	107	Schiffe,
in Ballast	17	„
Gestrandet sind	3	„
Auf Winterlager verblieb	1	Schiff,
	128	Schiffe.

Die 28 Deutschen Schiffe liefen im Berichtjahre aus, von ihnen 1 in Ballast.

Nichtdeutsche Schiffe kamen aus Deutschland 3, und zwar 1 Niederländisches mit Mais und 2 Norwegische in Ballast.

Nichtdeutsche Schiffe gingen nach Deutschland gleichfalls 3, nämlich 2 Dänische und 1 Norwegisches, sämmtlich mit Roggen.

Die Rhede von Narva wurde am 5/17. Mai frei von Eis. Der Narowa-Fluß wurde am 12/24. April frei von Eis, fror am 7/19. November zu, ging am 14/26. November auf und fror am 1/13. Dezember wieder zu.

IV.]

Windau.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die wichtigsten Einfuhrartikel waren:			Werth:
			Mark.
Aus Deutschland:			
Wein in Fässern und Flaschen	11 500	Kilogramm	30 500
Soda	96 432	„	24 220
Pottasche	5 700	„	4 080
Petroleum	25 100	„	11 450
Glaubersalz	6 300	„	1 000
Farbholz	70 050	„	12 600
Oel	2 700	„	33 000
Cement	38 700	„	3 000
Gußeisenwaaren	6 850	„	5 800
Kaffee	950	„	2 400
Glaswaaren	550	„	2 500
Maschinen	26 650	„	30 690
Ziegel	360 943	Stück	21 465
Uhren	91	„	3 075
Aus England:			
Steinkohle	2 594 150	Kilogramm	53 700
Düngstoffe	281 600	„	32 400
Baumwollgarn	750	„	10 000
Salz	356 850	„	24 900
Fett	18 800	„	20 000
Aetznatron	64 250	„	18 000
Maschinen	14 300	„	22 000
Waagen	1 900	„	3 400
Aus Belgien:			
Soda	65 319	Kilogramm	19 500
Wein in Flaschen	1 250	„	8 400
Silbersand	652 000	„	3 400
Aus Schweden:			
Kalk	148 250	Kilogramm	8 400
Feldsteine	17 300	„	7 850
Aus Norwegen:			
Hering	2 823	Tonnen	100 900

Der Gesammtwerth der Einfuhr betrug 572 550 Mark, und zwar aus:

Deutschland	212 214	Mark,
England	184 695	„
Belgien	37 215	„
Schweden und Norwegen	136 455	„
den Niederlanden	900	„
Frankreich	1 071	„

Ausgeführt wurden:

Nach Deutschland:

Roggen	6 850	Hektoliter,
Hafer	410	„
Erbsen	320	„
Knochen	9 950	„
Säeleinsamen	7 585	Tonnen,
Bretter	172 808	Stück,
Matten	1 000	„
Cementtonnenstäbe	55 150	Rumpf,

im Gesammtwerthe von 719 802 Mark.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 277.

Nach England vorzüglich: 5812 Hektoliter Schlagleinsamen, 1232 Stück Balken, 108 536 Stück Sleepers, 8796 Stück Bretter; Gesammtwerth 565 767 Mark.

Nach Belgien vorzüglich: 17 300 Stück Sleepers, 48 691 Stück Bretter; Gesammtwerth 102 108 Mark.

Nach den Niederlanden vorzüglich: 32 865 Hektoliter Roggen, 74 229 Hektoliter Gerste, 875 Hektoliter Hafer, 1000 Hektoliter Schlagleinsamen, 2258 Stück Balken, 10 034 Stück Sleepers, 53 230 Stück Bretter, 6200 Stück Matten; Gesammtwerth 1 935 936 Mark.

Nach Frankreich: 6279 Stück Sleepers und 48 691 Stück Bretter; Gesammtwerth 38 83 5Mark.

Nach Schweden und Norwegen: 162 Hektoliter Roggen; Werth 3300 Mark.

Die hier aus nichtrussischen Häfen eingekommenen und nach solchen ausgegangenen Schiffe vertheilen sich nach ihrer Flagge wie folgt:

	Ein-gekommen:	von Kommerz-lasten:	Aus-gegangen:	von Kommez-lasten:
Russische	71	7 244	60	5 804
Deutsche	36	2 116	39	2 375
Dänische	16	1 125	17	1 234
Norwegische	14	658	7	399
Britische	8	1 819	9	2 478
Niederländische	6	473	6	473
Schwedische	5	146	5	180
Zusammen...	156	13 581	143	12 943

Aus Russischen Häfen kamen 232 Schiffe und 66 Küstenfahrzeuge, und nach solchen gingen 225 Schiffe und 78 Küstenfahrzeuge.

Deutsche Schiffe gingen überhaupt 38 ein und aus. 31 derselben kamen in Ballast. Sie verließen den Hafen beladen, fast alle mit Holzwaaren.

Nichtdeutsche Schiffe kamen aus Deutschen Häfen 33, von ihnen 15 in Ballast. Nichtdeutsche Schiffe versegelten nach Deutschen Häfen 22, sämmtlich mit Ladung, größtentheils mit Holzwaaren.

IV.]

Nikolajeff.

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Handel erstreckte sich hauptsächlich auf Getreide. Die wichtigeren Artikel der Einfuhr, die Gegenstände der Ausfuhr und die Schiffsbewegung des Jahres geben die zollamtlichen Mittheilungen wie folgt an:

Hauptartikel der Einfuhr.

Thee	57¾	Pud.
Reis	2 418⅜	„
Wein in Fässern	1 307	„
Früchte, verschiedene	25 369¾	„
Baumwollgarn	29¼	„
Eisenwaaren	106 742⅖	„
Baumwollzeuge	35⅗	„
Wollzeuge	23¾	„
Seidenzeuge	4¼	„
Lederwaaren	159⅕	„
Steinkohle	213 536	„
Maschinen	1 377¼	„
Goldmünzen	4 888¼	Rubel.
Russ. Reichskreditbillets	138 083	„

Ausfuhr.

Getreide verschiedener Art	1 545 669½	Tschetwert.
Weizen	978 892	„
Roggen	217 309	„
Gerste	327 513	„
Hafer	20 108	„
Mais	1 847	„
Leinsamen	106 412½	„
Raps	79 444	„
Stricke	150	Pud.
Bauholz	35 803	Stück.

Schiffsbewegung.

Nationalität.	Angekommene Schiffe.				Abgegangene Schiffe.			
	Aus dem Auslande		Aus Russischen Häfen		In das Ausland		Nach Russischen Häfen	
	mit Fracht.	ohne Fracht.	mit Fracht.	ohne Fracht.	mit Fracht.	ohne Fracht.	mit Fracht.	ohne Fracht.
Dampfschiffe.								
Russische	—	—	1	1	1	—	—	1
Britische	9	127	6	16	111	2	42	3
Norwegische	—	9	—	4	9	—	4	—
Belgische	—	3	3	1	5	—	2	—
Deutsche	—	2	—	1	3	—	—	—
Französische	—	2	—	—	2	—	—	—
Oesterreichische	—	2	—	1	3	—	—	—
Italienische	—	—	1	—	1	—	—	—
Griechische	—	2	—	—	2	—	—	—
Segelschiffe.								
Norwegische	1	—	—	—	1	—	—	—
Oesterreichische	1	6	1	—	7	—	—	1
Italienische	1	—	—	12	13	—	—	—
Griechische	5	17	3	5	30	—	—	—
Türkische	1	4	2	—	5	2	—	—
Russische	—	1	—	—	6	—	—	—
	18	175	17	41	199	4	48	5

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 358.

Die Deutschen Schiffe waren Dampfer der Flensburger Dampfschifffahrts-Gesellschaft (2mal die „Quarta", 1mal die „Octava"), welche in Ballast kamen und Getreide in Ladung nahmen.

IV.] # Pernau.

Handelsbericht für 1881. [1])

Erfreulicherweise kann das Jahr 1881 im Ganzen als ein gutes Erntejahr bezeichnet werden; denn obgleich die zu Anfang Juni herrschende Dürre bereits zu ernstlichen Befürchtungen Veranlassung gab, konnten sich die Felder doch noch rechtzeitig erholen, und sie haben schließlich, wenigstens was die Hauptartikel Flachs und Gerste anbelangt, einen reichlichen Ertrag geliefert.

Unsere Flachsernte ist qualitativ und quantitativ gut ausgefallen. Man schätzt den Ertrag um ein Drittel größer als im Vorjahre und ist allgemein der Ansicht, daß die Qualität ebenso gut, wenn nicht besser, als in 1880 ausfallen wird.

Gerste ist ebenfalls gut gerathen. Der Erdrusch lieferte einen reichlichen Körnerertrag und die neue Waare eine befriedigende Farbe und ein gutes, aber nicht ungewöhnlich schweres Gewicht.

Dagegen blieb die Ernte an Saat bedeutend hinter dem Vorjahre zurück und lieferte einen recht mäßigen Ertrag. Auch die Qualität ließ viel zu wünschen übrig.

Ebenso haben wir eine schlechte Roggenernte zu verzeichnen; der Ertrag dürfte knapp dem einheimischen Konsum genügen, so daß von einem Export wohl kaum die Rede sein kann.

Die Hafererntе ist gut ausgefallen, indessen dürfte auch von dieser Getreidegattung ein nennenswerther Export nicht stattfinden, zumal die Heuernte höchst mittelmäßig war.

Leider zeigt der Handel Pernaus im Jahre 1881 im Vergleich mit den Vorjahren einen bedeutenden Rückgang; denn der Gesammtwerth unserer Ausfuhr betrug nur 5 427 465 Silberrubel 44 Kop. (zu 50 Kop. = 10 854 931 Mark), gegen 8 220 421 Silberrubel 69 Kop. (= 16 440 843,38 Mark) in 1880. Die Ursache dieser so bedeutenden Abnahme liegt wohl hauptsächlich in der ungünstigen Flachsernte des Jahres 1880, dann aber auch in dem beträchtlichen Preisrückgang unserer Hauptartikel, Flachs und Flachsheede.

Wie stets, so ist auch im Berichtjahre Flachs der hauptsächlichste Exportartikel und Großbritannien unser Hauptabnehmer gewesen. Im Ganzen wurden ausgeführt:

738 083	Pud	25	Pfd. Flachs,
71 403	„	26	„ Heede,
zusammen 809 487	Pud	11	Pfd.

Deutschland hat auch im Jahre 1881 Flachs von hier nicht bezogen. Die Preise sind im Laufe des Jahres ganz allmälig zurückgegangen. Von 44 bis 45 Rubeln sanken sie auf etwa 40 Rubel für den Berkowez D., den Stand zu Ende des Jahres 1881.

Von Säeleinsamen wurden nach Stettin verschifft
18 702 Tonnen, im Werthe von 224 870 Rubeln
(zu 50 Kop. = 449 740 Mark),
gegen 27 755 „ im Werthe von 693 875 Mark in 1880.

Der Export zeigt demnach eine recht bedeutende Abnahme, was theils der nur mäßigen Ernte, theils der geringen Nachfrage von Seite unserer Hauptabnehmer in Deutschland zuzuschreiben ist, welche allgemein klagten, mit Verlust gearbeitet zu haben, und bei dem schleppenden Absatze zu größeren Unternehmungen in Säesaat nicht zu veranlassen waren.

Die Preise setzten zu etwa 26 bis 26½ Mark für die Tonne frei an Bord ein und haben sich, Dank der Beliebtheit, deren sich unsere gedarrte Saat überall da erfreut, wo man ihre Vorzüge kennen gelernt hat, ohne wesentliche Schwankungen auf diesem Stande zu erhalten vermocht.

Von Schlagleinsamen betrug die Ausfuhr 23 773¼ Tschetwert, gegen 25 074¼ Tschetwert im Jahre 1880. Der Preis variirte zwischen 12 und 10 Silberrubel für den Tschetwert.

Die Verschiffungen von Getreide waren wie folgt:

	Gerste. Tschetwert.	Roggen. Tschetwert.	Weizen. Tschetwert.
	91 664	1969½	91
gegen	69 623	2204	179 in 1880.

Das Hauptabsatzgebiet für unser Getreide waren auch im Berichtjahre die Niederlande, wo namentlich unsere gedarrte Gerste sich bei den Brennern seit Jahren einer großen Beliebtheit erfreut. In Deutschland scheinen die Vorzüge unserer Gerste noch wenig bekannt zu sein; es wurde dorthin von obigem Quantum Nichts verschifft. Die Preise stellten sich im Einkauf durchschnittlich

für Gerste	auf 9 bis 8	Silberrubel	für den Tschetwert.
„ Roggen...	„ 12	„	
„ Weizen...	„ 14	„	
„ Hafer	„ 5½	„	

Auch unser Einfuhrhandel hat gegen das Vorjahr bedeutend abgenommen. Er betrug an Werth im Jahre 1881 298 676 Silberrubel 99 Kop. (zu 50 Kop. = 597 353 Mark 98 Pf.), gegen in 1880 525 741 Silberrubel 25 Kop. (zu 50 Kop. = 866 478 Mark 26 Pf.). Es partizipirte daran Deutschland mit 131 208 Silberrubeln 90 Kop. (zu 50 Kop. = 262 417 Mark 80 Pf.), gegen in 1880 386 973 Silberrubel (zu 50 Kop. = 773 946 Mark).

Leider will sich das hiesige Wintergeschäft immer noch nicht entwickeln, da die Zufuhren höchst spärlich sind, weil unsere Straßen noch immer die einzigen Kommunikationsmittel mit unserm Hinterlande, in Folge des anhaltenden Thauwetters für schwere Transporte beinahe unpassirbar sind.

Die Gesammtzahl der in Pernau eingelaufenen, den Verkehr mit dem Auslande vermittelnden Schiffe betrug im Jahre 1881 151 von zusammen 30 103 Tonnen, gegen 170 von 36 557 Tonnen in 1880.

Deutsche Schiffe sind 52 (41 Segelschiffe und 11 Dampfschiffe) eingegangen. 2 solche (Segelschiffe) waren von 1880 auf Winterlager verblieben. 21 Deutsche Fahrzeuge (14 Segelschiffe und 7 Dampfschiffe) kamen in Ballast ein, 1 Deutsches Dampfschiff leer. 1 Deutsches Segelschiff, nach Petersburg bestimmt, langte in Haverei an und war am Jahresschlusse noch hier; die übrigen 53 Deutschen Fahrzeuge verließen im Berichtjahre unseren Hafen, meist mit Flachs oder Flachs und Flachsheede, demnächst mit Leinsamen, 4 Deutsche Segelschiffe in Ballast, 1 solches leer.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 389.

Ausfuhr im Jahre 1881.

Nach:	Flachs. Pud.	Flachsheede. Pud.	Gerste. Tschetw.	Roggen. Tschetw.	Erbsen. Tschetw.	Säe-Leinsamen. Tonnen.	Schlag-Leinsamen. Tschetw.	Weizen. Tschetw.	Matten. Stück.	Spirituosen. Flaschen.	Gesammtwerth. Silberrubel.	Kop.
Großbritannien....	558 731	69 625	—	—	—	—	4 552	—	18 698	300	3 100 390	63
Deutschland.....	—	—	—	—	—	18 702	—	—	2 230	—	224 870	—
Portugal	27 660	100	—	—	—	—	—	—	680	775	139 386	—
Frankreich	148 477	1 575	—	—	—	—	—	—	5 670	1877 und 1 Faß	749 944	—
den Niederlanden..	3 215	104	91 664	1969½	100	—	16 783	91	9 584	240	1 181 091	18
Dänemark	—	—	—	—	—	—	2 438⅛	—	440	—	31 783	63
Zusammen...	738 083	71 404	91 664	1969½	100	18 702	23 773⅛	91	37 302	3192 Fl. u. 1 Faß	5 427 465	44

VIII.] **St. John** (Neubraunschweig).

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Verkehr dieses Hafens war im Jahre 1881 ein bedeutender, und die Verschiffungen waren fast so erheblich wie im Vorjahre.

Die Frachten für Dielen eröffneten mit 57½ Schilling, gingen während des Sommers auf 54 Schillinge zurück, stiegen aber dann auf 62½ Schilling, den Satz, welchen sie zu Anfang des gegenwärtigen Jahres bedangen.

Die Aussichten für den Verkehr in Holz sind keine günstigen, da wir diesen Winter bis zum Jahresschluß sehr wenig Schnee gehabt haben und die Arbeiten in den Waldungen sehr beschränkt gewesen sind.

Geld war das ganze Jahr über zu 6 pCt. für gutes kaufmännisches Papier reichlich vorhanden, und unter unseren großen Geschäftshäusern haben keine Fallimente stattgefunden.

Die Zahl der hier registrirten Schiffe betrug im Jahre 1881 42, messend 13 542 Tonnen, gegen im Vorjahre 41 von 14 014 Tonnen.

Die Verschiffungen von Dielen waren beträchtlich: 204 Millionen Flächenfuß. Für Verschiffung im Frühjahre sind etwa 25 Millionen Flächenfuß vorräthig. Während der verflossenen Saison wurden Dielen mit etwa 10 Dollars die 1000 Flächenfuß bezahlt, die letzten Verkäufe im Berichtjahre aber wurden zu 11 Dollars abgeschlossen.

Die Ausfuhr von Tannenholz belief sich auf 1548 Tons, gegen 2441 Tons im Jahre 1881.

Birkenholz wurden 4943 Tons ausgeführt, gegen 16 035 Tons im Vorjahre.

Stauerlohn wurde in der verflossenen Saison von 1 bis 1¼ Dollar pro Standard bezahlt. Arbeiter erhalten 2¼ Dollars täglich. Die Matrosenheuer schwankte zwischen 16 und 20 Dollars monatlich und zwischen 30 und 40 Dollars für die Reise.

Von Deutschen Fahrzeugen verkehrten 2 Barkschiffe von zusammen 881 Tonnen beim hiesigen Zollamte. Beide kamen beladen an und gingen mit Dielen aus, das eine nach dem Kanal von Bristol, das andere nach Havre.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 289.

VIII.] **Chatham, Miramichi** (Neubraunschweig).

Jahresbericht für 1881.[1])

Während des Jahres 1881 klarirten aus den Häfen von Neubraunschweig aus:

aus Miramichi	281	Schiffe	von	145 565	Tonnen,
„ St. John.....	299	„	„	227 828	„
„ Dalhousie.....	41	„	„	21 277	„
„ Bathurst	39	„	„	18 558	„
„ Caraquet	7	„	„	3 900	„
„ Richibucto	44	„	„	17 279	„
„ Shediac	38	„	„	15 220	„
„ Sackville	9	„	„	3 472	„
zusammen...	758	Schiffe	von	453 099	Tonnen,

sämmtlich mit Holzwaaren, zumeist Dielen u. dgl., wovon 393 628 175 Flächenfuß. Nach Deutschland gingen keine Schiffe.

In den Schiffsabgängen aus Miramichi sind diejenigen aus den ganz naheliegenden Häfen Chatham und Newcastle mitbegriffen.

Gegen das Vorjahr (864 versegelte Fahrzeuge) ist der Schiffsverkehr zurückgegangen, doch ist derjenige der Deutschen Fahrzeuge im Zunehmen. Das Geschäft des Landes im Allgemeinen hat während des Berichtjahres einen Aufschwung genommen.

Die Verschiffungen von Holzwaaren der letzten fünf Jahre waren die nachbemerkten:

1877.....	150	Millionen Flächenfuß,
1878.....	106	„ „
1879.....	114	„ „
1880.....	155	„ „
1881.....	128	„ „

Deutsche Schiffe gingen im Jahre 1881 in den Häfen des Landes 34 ein und aus, davon 26 in Miramichi. Alle diese Schiffe kamen in Ballast an und nahmen Dielen in Ladung.

[1]) Wegen des Vorjahres siehe Hand. Arch. 1881 I. S. 289.

VIII.] **St. John's** (Neufundland).

Handelsbericht für 1881.[1])

Die Handelsergebnisse des verwichenen Jahres waren für diese Insel im Ganzen sehr zufriedenstellend. Unser Hauptausfuhrartikel, Stockfisch, ist auf allen Märkten, denen er zugeführt wurde, zu guten Preisen verkauft worden.

Die Regierung ist mit einer Amerikanischen Gesellschaft über Bau und Betrieb einer etwa 350 Engl. Meilen langen Eisenbahn übereingekommen, wozu sie 35 Jahre lang 180 000 Dollars jährlich Beitrag leisten wird. Freilich ist der Nutzen einer solchen Bahn sehr fraglich in einem Lande, wie diesem, wo alle Einwohner an der Küste leben, und man nimmt allgemein an, daß die Kontrahenten nicht im Stande sein werden, das Werk durchzuführen.

Drei Deutsche Schiffe berührten unseren Hafen, ein Hamburger Segelschiff von 147 Tonnen, welches beladen ankam und mit Robbenthran ausging, und zwei Dampfschiffe von zusammen 4063 Tonnen, ein Hamburger und ein Bremer, beide nach den Vereinigten Staaten bestimmt. Die letzteren liefen in Folge stürmischer Witterung ein, um ihren Kohlenvorrath zu ergänzen. Das mit Bauholz beladene Rostocker Barkschiff „Huntreß" suchte in leckem Zustande den Außenhafen Harbor Briton auf, und da dieses Fahrzeug sehr alt, so ist zu erwarten, daß es kondemnirt und, weil es die Reparaturkosten nicht werth ist, als Kohlenholk verkauft werden wird.

V.] **St. Ubes.**

Jahresbericht für 1881.[2])

Der Preis unseres wichtigsten Exportartikels, Salz, war seit Anfang vorigen Jahres bis zum Monat September fluktuirend zwischen 1,700 Réis und 2,500 Réis für den Moy auf Seite des Schiffes; am 17. September stieg er bis auf 3000 Réis, indem unsere vorjährige Salzernte sehr mittelmäßig und die Exportation nach dem Norden ziemlich bedeutend gewesen ist.

Während des Jahres 1881 besuchten 3 Deutsche Segelschiffe von zusammen 589 Tonnen diesen Hafen. Sie kamen sämmtlich in Ballast an und nahmen Salz in Ladung.

VI.] **Manchester.**

Bericht über das Baumwoll-Fabrikationsgeschäft des Jahres 1881.[3])

Zu Beginn des vorigen Jahres war es noch eine etwas offene Frage, ob der Handel und die Industrie Englands im großen Ganzen sich wirklich auf der Bahn nachhaltiger Besserung befänden. Das jetzt verflossene Jahr läßt darüber keinen Zweifel mehr. Allerdings hatte England in Folge des kalten und nassen Wetters im August wieder eine theilweise Mißernte, aber die erneute Prosperität kam aus der Fremde und, wie so manche andere Glückswechsel, zuerst aus Amerika. Der ausländische Handel im Allgemeinen ist jedenfalls besser gewesen, und dadurch ist das Unglück der heimischen schlechten Ernten sehr gemildert worden. Die Beweise dafür sind offenkundig und zahlreich genug.

Wenn man nun nachfragt, welchen Antheil Lancashire an dieser wohlthätigen Aenderung gehabt hat, so muß die Antwort sein, daß, obgleich noch so Manches zu wünschen übrig bleibt, der hiesige Distrikt im Ganzen recht zufrieden sein kann. Die veröffentlichen Statistiken zeigen, daß in den allerbesten Jahren nie mehr Baumwolle verarbeitet worden ist, daß nie mehr Spindeln oder Webestühle gearbeitet haben und dies nie ununterbrochener, als im vorigen Jahre. Die Löhne waren in früheren Jahren höher, aber wahrscheinlich nie so hoch im Verhältniß zu den Kosten des Lebensunterhaltes, noch so beständig. Es wird oft behauptet, daß die Arbeiter an besten gefahren sind, und daß das Kapital noch immer keinen angemessenen Nutzen aufweist. Allerdings ist Geld wohlfeil, wie die Redensart hier lautet, und ist lange Zeit über noch wohlfeiler gewesen, und in solchen Perioden ist der Ertrag des Kapitals selbstverständlich ein nur geringer. Dessenungeachtet ließen sich so manche Industriezweige namhaft machen, in denen schön verdient worden ist, wenigstens während vieler Monate des Jahres. In Ruhe daheim, im Frieden mit dem Auslande, bei reichlichem Kapital, wohlfeilem Brennmaterial, wohlfeiler Nahrung und ungestörtem Arbeitsmarkt wäre es auch traurig, wenn das Gegentheil stattfände. Das größte Bedürfniß bleibt das Wiederaufleben der Englischen Landwirthschaft und durch dasselbe ein größerer Begehr vom Inlande für die heimischen Fabrikate. In dieser Beziehung hängt natürlich das Meiste von günstigem Wetter ab und etwas von der zu befolgenden landwirthschaftlichen Politik.

Wie 1880, ist das abgelaufene Jahr kein ereignißreiches gewesen, und die Preisfluktuationen hielten sich deshalb in engen Grenzen. Daher kann man auch das, was verdient worden ist, der reinen Industrie und solidem Handel zuschreiben, im Gegensatze zur Spekulation. Wie im Jahre vorher, erfreute man sich der Wohlthat unbezweifelten Kredits und Vertrauens so vollständig, als dies eben in der Natur kommerzieller Transaktionen nur möglich ist. Es gab keine Paniks irgendwelcher Art, und die während der letzten Jahre ergiebige Quelle von Zweifel und Sorge für Englische Kaufleute — das Verhältniß des Silberpreises — hat sich nur durch ihre Ruhe bemerkbar gemacht, obwohl die damit verknüpften wichtigen Fragen noch ungelöst bleiben. Der Gang der Preise ist dem des Vorjahres merkwürdig parallel gewesen, welches thatsächlich durch sehr ähnliche Umstände, Hoffnungen und Befürchtungen beherrscht wurde.

Die Schwankungen im Preise der Rohbaumwolle sind nicht bedeutend gewesen, mit Ausnahme der kurzen Periode im September, wo die Preise durch die Cotton corner in Liverpool künstlich getrieben wurden. Das Jahr begann mit der Quotation von $6\frac{1}{8}$ Pence für Mittel Bowed, und schloß mit beinahe demselben Preise, nämlich $6\frac{1}{16}$ Pence, während auch der Durchschnittspreis diesen Quotationen sehr nahe kam, nämlich $6\frac{7}{16}$ Pence war. Die niedrigste Quotirung, $5\frac{3}{4}$ Pence, fand am 12. Mai statt, und die höchste, durch Spekulation künstlich hervorgerufen und deshalb auch nur wenige Tage andauernd, war $7\frac{7}{16}$ Pence zu Ende September.

Die Gesammteinfuhr von Baumwolle in Britischen Häfen betrug 3 837 030 Ballen oder 200 000 Ballen mehr als im Jahre 1880, wovon fast drei Viertel Nordamerikanische. Das Nähere zeigt die folgende Uebersicht.

---

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 345.

[2]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 I. S. 90.

[3]) Wegen des Jahres 1880 s. Hand. Arch. 1881 I. S. 217, wegen der drei ersten Quartale 1881 ebenda S. 586, 1881 II. S. 148 und 634.

Einfuhr von Baumwolle in Großbritannien in Ballen und Pfunden.

Sorten.	1881. Nach Liverpool. Ballen.	Nach London. 2c. Ballen.	Zusammen. Ballen.	Durchschnittsgewicht pro Ball. Engl. Pfd.	Gesammtgewicht. Engl. Pfd.	In den früheren 4 Jahren: 1880. Ballen.	1879. Ballen.	1878. Ballen.	1877. Ballen.	Durchschnittsgewicht der Ballen in Engl. Pfund. 1881.	1880.	1879.	1878.	1877.
Nordamerikanische	2 709 980	31 760	2 741 740	450	1 233 783 000	2 633 940	2 427 480	2 232 660	2 006 740	450	451	449	450	436
Brasilianische....	226 700	2 060	228 760	180	41 176 800	122 610	77 490	126 470	316 050	180	190	181	178	165
Egyptische	271 120	400	271 520	651	176 759 520	240 100	256 190	183 940	293 150	651	622	629	611	595
Westindische 2c...	52 760	4 600	57 360	170	9 751 200	73 530	91 940	40 610	59 880	170	152	160	170	170
Surate.....	269 660	56 210	325 870	392	127 741 040	377 090	263 150	332 150	400 940	392	390	387	390	395
Madras	—	71 970	71 970	325	23 390 250	82 590	109 470	82 330	63 720	325	310	310	300	300
Bengalische und Rangoon	6 360	133 450	139 810	380	53 127 800	109 930	133 510	17 680	57 610	380	310	310	300	300
Zusammen....	3 536 580	300 450	3 837 030	434	1 665 729 610	3 639 790	3 359 230	3 015 840	3 198 090	434	434	434	433	408

Die effektive Ausfuhr roher Baumwolle aus Liverpool betrug 324 610 Ballen oder bis auf etwa 16 000 Ballen weniger dasselbe Quantum wie im Jahre 1880 (340 423 Ballen). Es ist nicht zu verwundern, daß die Ausfuhr von Baumwolle von Liverpool aus so unbedeutend wird, denn mit Ausnahme von Spezialitäten oder ganz besonderen Veranlassungen beziehen die ausländischen Spinner keine Baumwolle mehr über Liverpool.

Näheres über die Verkehrsbewegung des Artikels im Jahre 1881 zeigt die folgende Aufstellung:

In Liverpool im Jahre 1881 verkauft:

zum Verbrauch	3 157 020	Ballen,
für die Spekulation und zur Ausfuhr	423 760	„
zusammen	3 580 780	Ballen,
eingeführt	3 536 573	Ballen,
effektiv ausgeführt	324 609	„

Angeblicher Vorrath:

am 6. Januar 1881	490 330	Ballen,
am 29. Dezember 1881	484 020	„

Die nachstehende Tabelle verzeichnet die Durchschnittspreise roher Baumwolle in Liverpool seit dem Jahre 1855, sowie das Resultat der Ernten der Vereinigten Staaten von Amerika. Die betreffende Ernte von 1881 mit 6 589 000 Ballen überragt die größte bis dahin erzielte Ernte, nämlich die von 1880, um über 800 000 Ballen oder 16 pCt., und dies liefert aufs Neue den Beweis, daß sich dort das Areal der Baumwollkultur von Jahr zu Jahr vergrößert.

Jahre.	Mittel Orleans. Pence.	Fair Dhollera. Pence.	Mittel Uplands. Pence.	Ernte in Ballen.
1855	5,76	4,05	5,62	2 932 000
1856	6,36	4,86	6,31	3 645 000
1857	7,82	5,39	7,75	3 057 000
1858	7	5,50	6,88	3 239 000
1859	7	5,26	6,75	3 994 000
1860	6,56	4,35	6,25	4 824 000
1861	9,06	6,31	8,62	3 826 000
1862	19,17	12,32	17,25	keine Angaben wegen des Krieges.
1863	24,35	19,59	23,25	
1864	27,68	21,14	27,50	
1865	19,50	14,72	19	
1866	15,78	11,95	15,50	2 314 000
1867	10,84	8,53	10,88	2 204 000
1868	10,75	8,50	10,50	2 499 000
1869	12,37	9,81	12,12	2 439 000
1870	10,18	8,12	9,93	3 155 000
1871	8,79	6,58	8,56	4 352 000
1872	10,85	7,64	10,56	2 974 000
1873	9,32	6,15	9	3 931 000
1874	8,30	5,28	8	4 170 000
1875	7,62	5	7,38	3 833 000
1876	6,56	4,50	6,25	4 669 000
1877	6,50	5,19	6,31	4 485 000
1878	6,31	4,87	6,12	4 811 000
1879	6,05	5,06	6,31	5 074 000
1880	7,06	5,25	6,94	5 757 000
1881	6,56	4,37	6,44	6 589 000
Am 30. Januar 1882	6,75	5,06	6,62	Bis 30. Januar 1882: 3 515 300

Der Durchschnittspreis im Jahre 1881 war ferner für fair Egyptische $6\frac{11}{16}$, für Mittel Bowed $6\frac{7}{16}$ Pence.

Verbrauch von Baumwolle in Großbritannien.

Sorten.	1881. Aus Liverpool. Ballen.	Aus London 2c. Ballen.	Zusammen. Ballen.	wiegend in Engl. Pfunden.	In den früheren vier Jahren. 1880. Ballen.	1879. Ballen.	1878. Ballen.	1877. Ballen.
Nordamerikanische.....	2 484 300	20 700	2 505 000	1 127 250 000	2 368 140	2 145 570	2 114 030	1 985 700
Brasilianische	200 510	910	201 420	36 255 600	119 900	91 950	138 010	350 550
Egyptische	258 650	—	258 650	168 381 150	265 990	189 550	220 050	281 170
Westindische 2c.....	38 610	—	38 610	6 563 700	59 500	64 860	37 110	43 320
Ostindische 2c.	197 130	43 506	240 690	91 462 200	254 730	225 440	196 110	336 800
Zusammen....	3 179 200	65 170	3 244 370	1 429 912 650	3 068 260	2 717 370	2 705 310	2 997 540

Die vorstehende Uebersicht erweist für das Jahr 1881 gegen 1880 einen Mehrverbrauch in England von 180 000 Ballen, oder über 3000 Ballen in der Woche. Dieser starke Konsum ist auf verschiedene sekundäre Umstände rückführbar; denn die Anzahl der Spindeln hat sich sicherlich nicht im Verhältniß zum Mehrverbrauch der Baumwolle vergrößert, falls überhaupt ein Zuwachs in den Spindeln stattgefunden hat. Es ist in dieser Beziehung zu erwähnen: 1) daß im Laufe des Jahres keine Strikes vorgekommen sind, durch welche eine große Anzahl von Spindeln längere Zeit still gestanden hätte; 2) daß etwa 80 000 Ballen mehr Brasilianische Baumwolle verbraucht wurden, als in 1880, und, da die Brasilianischen Ballen nur 180 Pfund wiegen, während das Durchschnittsgewicht der Amerikanischen, Egyptischen und Ostindischen Ballen etwa 450 Pfund pro Ballen ist, die Angabe des Mehrkonsums in Ballen etwas irreleitend ist; 3) daß eine Tendenz vorhanden ist, statt, wie früher, Nr. 32, mehr und mehr Nr. 29 zu spinnen, damit die aus diesem Garn fabrizirten Waaren den Ostindischen Zoll vermeiden, welcher aus gröberen Nummern als 30er Garn gewebte Waaren frei einläßt.

Die hier angeschlossene Uebersicht spezifizirt die Ausfuhr von Baumwolle aus Englischen Häfen, nach den verschiedenen Sorten geordnet. Für den Export Ostindischer Baumwolle ist London jetzt wichtiger als Liverpool, und es scheint fast, als ob London mit der Zeit Liverpool in dieser Beziehung ganz verdrängen würde, während für die anderen Sorten Baumwolle Liverpool der Stapelplatz bleibt.

Ausfuhr von Baumwolle aus Großbritannien.

Sorten.	1881.				In den früheren vier Jahren zusammen.			
	Von Liverpool.	Von London ꝛc.	Zusammen.	wiegend in	1880.	1879.	1878.	1877.
	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Engl. Pfunden.	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.
Nordamerikanische	208 710	—	208 710	93 919 500	170 400	149 610	139 630	116 450
Brasilianische	18 610	—	18 610	3 349 800	6 040	3 050	4 240	12 230
Egyptische	11 940	—	11 940	7 772 940	8 920	11 300	14 900	22 410
Westindische ꝛc.	12 730	4 030	16 760	2 849 200	25 270	15 310	13 910	13 370
Ostindische ꝛc.	72 620	208 940	281 560	106 992 800	320 560	305 050	191 030	272 960
Zusammen	324 610	212 970	537 580	214 884 240	531 190	484 320	363 710	437 420

Die nachstehende Uebersicht zeigt die Ausfuhr von Baumwollgarn nach den verschiedenen Ländern, und es muß das Endresultat ein sehr günstiges genannt werden; denn der Export hat sich um beinahe 20 pCt. im Gewicht und 10 pCt. im Werthe gegen 1880 vergrößert. Deutschland figurirt mit 33 738 900 Pfund, im Werthe von 1 876 977 Pfund Sterling. Diese Zahlen sind aber sehr irreführend, denn jedenfalls ist ein großer Theil dieser Garne für andere Länder bestimmt, wie z. B. für Oesterreich, und geht nur in transito über Deutschland.

Ausfuhr von Baumwollgarn aus Großbritannien.

Nach:	1879.		1880.		1881.	
	Pfund.	Werth: Pfd. Sterl.	Pfund.	Werth: Pfd. Sterl.	Pfund.	Werth: Pfd. Sterl.
Rußland	21 505 200	1 033 180	10 207 700	603 045	6 494 400	423 106
Deutschland	31 549 100	1 840 950	28 520 700	1 673 548	33 738 900	1 876 977
den Niederlanden	35 605 600	1 903 460	30 640 900	1 699 112	30 458 600	1 617 866
Belgien	13 043 600	645 280	5 861 900	415 290	14 651 500	817 356
Frankreich	5 503 200	447 280	4 954 500	441 314	6 147 200	463 773
Italien	11 998 100	542 590	10 530 300	495 765	21 632 300	963 405
Oesterreich	4 218 200	186 450	1 985 300	93 229	2 626 800	113 724
Rumänien	7 589 000	316 645	2 385 300	97 686	10 572 300	448 784
der Türkei	17 482 300	837 565	9 341 400	445 914	14 149 200	657 656
Egypten	3 214 200	154 834	2 942 000	141 708	2 894 300	131 162
China und Hongkong	14 343 400	586 437	19 514 100	864 356	19 149 500	786 417
Japan	24 607 700	944 171	26 912 200	1 130 607	28 348 800	1 112 911
Britisch-Ostindien:						
Bombay	7 220 900	468 590	12 450 800	751 082	12 772 000	763 132
Madras	9 853 500	557 778	12 089 400	733 720	10 739 800	624 681
Bengalen	12 288 600	820 020	19 557 500	1 348 070	16 681 600	1 130 154
Straits' Settlements	1 516 700	92 510	2 838 800	164 757	3 480 700	198 415
Ceylon	179 200	90 979	114 500	8 830	120 200	7 268
anderen Ländern	13 907 000	638 242	14 697 500	793 590	20 305 600	1 030 489
Zusammen	235 625 500	12 106 961	215 544 800	11 901 623	254 963 700	13 167 276

Wir schließen ferner eine Aufstellung an, welche die Britische Ausfuhr gewebter Baumwollwaaren nach den verschiedenen Ländern angiebt. Auch diese Ausfuhr zeigt für das Jahr 1881 gegen 1880 ein Mehr von 2 300 000 Pfund Sterling im Werthe oder 3 pCt. Diese Zunahme läßt sich mit der von 1880 gegen 1879, die etwa 24 pCt. betrug, allerdings nicht vergleichen, bleibt doch aber immer

ein Schritt nach der richtigen Seite. Deutschland zeigt für das Jahr 1881 10 pCt. weniger als für 1880, nämlich für ersteres Jahr 719 403 Pfund Sterling gegen 778 929 Pfund Sterling für 1880; überhaupt ist der Deutsche Markt für die Britische Baumwollindustrie, Spezialitäten ausgenommen, kaum noch von irgend welcher Bedeutung.

Ausfuhr von Baumwoll-Manufakturwaaren aus Großbritannien in den drei letzten Jahren.

Nach:	1879.		1880.		1881.	
	Yards.	Werth: Pfd. Sterl.	Yards.	Werth: Pfd. Sterl.	Yards.	Werth: Pfd. Sterl.
Deutschland	53 473 200	962 360	43 405 800	778 929	42 242 800	719 403
den Niederlanden	48 761 400	758 251	43 377 100	711 122	46 887 000	700 405
Frankreich	56 592 600	1 147 140	56 330 400	1 103 639	53 920 600	1 021 939
Portugal, den Azoren und Madeira	54 368 100	656 085	69 591 000	815 110	69 726 000	800 206
Italien	67 604 100	941 030	60 631 700	881 471	95 102 400	1 303 760
Oesterreich	14 731 700	187 466	5 709 700	79 033	8 530 000	108 381
Griechenland	34 897 700	523 044	33 751 500	475 874	50 029 800	641 899
der Türkei	340 553 700	5 059 271	384 082 300	5 328 384	385 012 000	4 822 461
Egypten	96 279 200	1 246 123	144 125 600	1 758 086	143 667 400	1 593 740
der Westküste von Afrika	22 269 200	282 859	35 985 700	423 565	35 835 900	448 966
den Vereinigten Staaten von Amerika	51 594 100	1 191 910	77 915 500	1 749 238	68 081 900	1 545 458
Westindien (außer dem Britischen)	74 310 300	1 231 594	77 696 800	1 188 285	96 643 100	1 285 295
Mexiko	23 245 900	313 830	35 008 200	495 216	52 082 300	654 122
den Vereinigten Staaten von Columbien	41 623 100	527 140	46 497 800	607 119	58 187 600	732 735
Brasilien	203 288 100	2 639 650	233 111 200	3 247 615	223 038 800	2 979 851
Uruguay	22 375 900	333 290	38 996 300	576 468	34 214 400	491 286
Argentinien	51 439 900	691 150	61 674 300	888 030	89 618 500	1 205 090
Chile	35 431 100	387 503	69 088 200	855 891	94 128 400	1 080 354
Peru	16 563 000	211 590	6 610 300	89 327	26 237 700	324 784
China und Hongkong	462 303 800	4 807 835	447 728 200	5 266 530	523 852 300	5 980 879
Japan	61 617 500	763 273	61 371 400	887 253	63 436 600	794 072
Java	76 020 700	1 046 021	71 371 100	1 036 749	80 292 100	1 063 647
den Philippinischen Inseln	26 507 700	359 351	51 436 900	708 614	67 427 100	929 127
Gibraltar	21 171 700	273 970	25 193 600	343 362	20 152 600	259 479
Malta	22 961 200	282 425	29 019 500	347 817	30 159 600	357 424
Britisch-Nordamerika	31 820 700	521 600	38 088 500	665 669	48 862 500	945 169
den Westindischen Inseln und Guinea	49 346 700	646 675	46 491 800	641 961	39 941 900	554 561
den Besitzungen in Südafrika	28 745 400	541 487	24 715 500	470 398	25 698 000	475 200
Britisch-Ostindien:						
Bombay	334 903 800	3 559 236	551 577 900	5 981 162	543 930 400	5 944 088
Madras	60 585 400	680 424	76 949 700	927 382	83 096 700	986 340
Bengalen	810 074 700	8 181 450	1 041 783 300	11 134 064	1 011 718 400	10 548 992
Straits' Settlements	96 583 300	1 033 128	115 475 900	1 310 225	132 536 500	1 463 526
Ceylon	25 343 300	313 371	26 944 000	347 582	21 752 100	284 832
Australien	48 862 900	977 735	65 673 900	1 350 300	82 574 800	1 682 321
anderen Ländern	258 397 700	3 595 801	298 234 400	4 206 614	328 118 400	4 363 015
Summe: Ganz aus Baumwolle, ungebleicht und gebleicht	2 652 440 900	29 253 812	3 058 965 900	34 755 147	3 361 975 200	37 166 526
Ganz aus Baumwolle, gedruckt und gefärbt	1 057 012 400	17 253 074	1 416 348 200	22 377 370	1 385 123 700	21 226 352
Gemischt, hauptsächlich Baumwolle	14 481 400	368 182	20 330 990	545 567	29 637 700	699 929
Zusammen	3 724 648 800	46 875 068	4 495 645 000	57 678 084	4 776 736 600	59 092 807
Strümpfe und Socken ... Dutzend Paar	1 114 232	370 805	1 227 858	401 858	1 682 118	489 792
Nähgarn und Strickgarn ... Pfund	11 704 200	1 833 489	13 075 100	2 073 131	15 481 480	2 322 252
Lace und Patent Net ... Werth	—	1 437 815	—	1 973 816	—	2 380 346
Andere Hosiery ... „	—	487 416	—	541 463	—	612 954
Andere, nicht aufgeführte Waaren ... „	—	862 499	—	994 081	—	1 024 500
Gesammtwerth der Baumwoll-Manufakturwaaren...	—	51 867 092	—	63 662 433	—	65 922 651

Der deklarirte Werth aller von Großbritannien ausgeführten fabrizirten Artikel (Gold und Silber ausgeschlossen) betrug:

im Jahre 1879..... 191 531 758 Pfund Sterling,
„ „ 1880..... 223 060 446 „ „
„ „ 1881..... 233 938 919 „ „

V.] **Fayal** (Azorische Inseln).

Jahresbericht für 1881.[1])

Das Jahr 1881 hat wenig Wichtiges im Verkehr unserer Inseln gebracht. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft hat fortgefahren, von Zeit zu Zeit ihre Boote zur Aufnahme nach Brasilien reisender Passagiere hierher gehen zu lassen, aber die Zahl derer, welche diese Gelegenheit benutzten, war so gering, daß es der Bremer Norddeutsche Lloyd nicht für der Mühe werth hielt, deshalb seine Dampfschiffe hierher zu senden, obgleich dieselben die Inseln Terceira und San Miguel anlaufen.

Die Einfuhr Deutschen Porzellans und Deutscher Irdenwaaren hat im Berichtjahre nur unerheblich zugenommen, was wesentlich Folge der großen Achtlosigkeit im Transport und der ungemeinen Langsamkeit desselben ist. Wäre man so befriedigt geblieben, wie mit den betreffenden versuchsweisen Beziehungen, so würde die Nachfrage eine ansehnliche gewesen sein.

Die Arbeiten am Wellenbrecher sind sehr bedeutend vorgeschritten, und schon finden die größten Fahrzeuge einigen Schutz. In etwa funfzig Metern Entfernung von der Nordspitze und dem nördlichen und südlichen Meeresarm ist ein stehendes Rothlicht eingerichtet worden.

Deutsche haben sich im Bezirk von Horta nicht ansässig gemacht.

Deutsche Fahrzeuge sind 11 (7 Segelschiffe und 4 Dampfschiffe) angelangt, von ihnen 1 Segelschiff in Ballast. Ein Bremer Segelschiff wurde kondemnirt; von den übrigen Deutschen Fahrzeugen ging das in Ballast aus London gekommene mit Petroleum nach Bremen aus, die andern 9 mit der angebrachten Ladung. Ein Hamburger Dampfer des Hauses R. M. Sloman und Comp. lief behufs der Einnahme von Kohle an, ein Deutsches Segelschiff zur Einnahme von Provisionen, ein Bremerhavener solches nothleidend.

VII.] **Kopenhagen.**

Verkehr Deutscher Schiffe im Jahre 1881.[2])

Im Jahre 1881 wurden 726 Deutsche Schiffe mit 4222 Mann Besatzung und 133 000 Schiffstonnen Tragfähigkeit angemeldet, da aber der zwischen Stettin und Kopenhagen fahrende Deutsche Postdampfer „Titania" außer den in dem betreffenden Verzeichniß aufgeführten 24 Reisen noch 25 Touren (ohne Meldepflicht) gemacht hat, so beläuft sich die Gesammtzahl der Deutschen Fahrzeuge, welche im verflossenen Jahre im Hafen zu Kopenhagen verkehrt haben, auf 801 Schiffe mit 4622 Mann Besatzung und 142 850 Schiffstonnen Tragfähigkeit.

Davon waren:

158 Dampfschiffe mit 1920 Mann und 79 259 Schiffstonnen
und 643 Segelschiffe „ 2702 „ „ 63 591 „

Hiernach ist die Gesammtzahl der Schiffe zwar um 41 kleiner als im Jahre 1880, wo sich dieselbe auf 842 bezifferte, aber die Zahl der Schiffstonnen übertrifft die vorjährige um 37 142, was eine Zunahme um etwa 35 pCt. ergiebt.

Wie bei der Schifffahrt im Allgemeinen, so tritt auch bei dem gedachten Schiffsverkehr die Thatsache zu Tage, daß die Benutzung der Dampfkraft bei der Frachtfahrt von Jahr zu Jahr zunimmt. Von Deutschen Dampfschiffen verkehrten in Kopenhagen 1879: 78 mit 28 887 Tonnen, 1880: 104 mit 36 439 Tonnen und 1881: 158 mit 79 259 Tonnen.

Von der Gesammtzahl der Schiffstonnen fielen in 1881 gegen 58 pCt. auf die Dampfschiffe.

Von obigen Fahrzeugen waren:

	Schiffe		Mann		Tonnen
Preußische	707	mit	3 628	und	102 707
Mecklenburgische	38	„	316	„	12 302
Oldenburgische	7	„	60	„	3 138
Lübeckische	11	„	118	„	3 173
Bremische	20	„	264	„	11 375
Hamburgische	18	„	236	„	10 155
Zusammen	801	mit	4 622	und	142 850

Es kamen

	Schiffe	Tonnen
aus Deutschen Häfen beladen	612	66 957
und zwar:		
aus Preußen	543	60 702
„ Mecklenburg	3	120
„ Lübeck	17	2 842
„ Bremen	13	941
„ Hamburg	36	2 352
aus Deutschen Häfen in Passagierfahrt ohne Ladung	4	550
aus fremden Häfen, beladen	166	71 758
nämlich:		
aus Großbritannien ..	97	48 799
„ Rußland	24	4 505
„ Schweden	13	1 160
„ Häfen Dänemarks	10	602
„ Belgien	6	1 045
„ den Verein. Staaten von Amerika ...	4	10 450
„ den Niederlanden	3	475
„ Norwegen	3	241
„ Ostindien	2	1 913
„ Frankreich	2	577
„ China	1	1 535
„ Spanien	1	456
aus Deutschen Häfen in Ballast	4	300
aus fremden Häfen in Ballast	4	257
zusammen	790	139 822
In Nothhafen gingen ein	11	3 028
Im Ganzen ...	801	142 850

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 543.
[2]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 279.

Es gingen:			Schiffe	Tonnen
nach Deutschen Häfen, beladen			124	36 413
nämlich:	Schiffe	Tonnen		
nach Preußen	104	33 612		
„ Mecklenburg	4	245		
„ Lübeck	5	1 363		
„ Bremen	1	71		
„ Hamburg	10	1 122		
nach Deutschen Häfen in Passagierfahrt, ohne Ladung			4	550
nach fremden Häfen, beladen.....			44	5 046
und zwar:	Schiffe	Tonnen		
nach Häfen Dänemarks	20	1 071		
„ Schweden	8	1 946		
„ den Niederlanden.	7	480		
„ Schottland	5	581		
„ Rußland	3	726		
„ Brasilien	1	242		
nach Deutschen Ostseehäfen in Ballast.			376	41 514
nach fremden Ostseehäfen in Ballast ..			183	37 642
nach Deutschen Nordseehäfen in Ballast			4	1 941
nach fremden Nordseehäfen in Ballast.			17	7 129
zusammen			752	130 235
Aus Nothhafen gingen			11	3 028
Verkauft wurden			5	436
In Winterlage verblieben			33	9 151
Im Ganzen ...			801	142 850

Von den hier eingegangenen Schiffen kamen 78,48 pCt. und von den Ladungen 48,27 pCt. aus Deutschen Häfen, und 67,43 pCt. der Schiffe und 87,83 pCt. der Ladungen gingen dahin. Von ausländischen Häfen kamen 21,52 pCt. der Schiffe und 51,73 pCt. der Ladungen, und dahin gingen 32,57 pCt. der Schiffe und 12,17 pCt. der Ladungen.

Von der gesammten Schiffsanzahl gingen aber nur 20,97 pCt. mit Ladung wieder aus — und zwar 15,48 pCt. nach Deutschen und 5,49 pCt. nach fremden Häfen —, wogegen 72,41 pCt. in Ballast, größtentheils nach Deutschen Ostseehäfen, gingen; die übrigen 6,62 pCt. der Schiffsanzahl fällt auf diejenigen Schiffe, die in ausschließlicher Passagierfahrt den Hafen besuchten bezw. den Nothhafen verließen, hier in Winterlage verblieben, und auf fünf Schiffe, welche hier verkauft wurden.

Es sind im verflossenen Jahre mit Deutschen Dampfschiffen im Ganzen 2424 Personen von Deutschen Häfen nach Kopenhagen und 2410 Personen von Kopenhagen nach Deutschland befördert worden.

IX.] **Retalhuleu** (Guatemala).

Jahresbericht für 1880.[1])

Das Jahr 1880 war ein gutes Normaljahr hinsichtlich des Importhandels in diesem Distrikt. Im Vergleich zum Vorjahre weisen einige Zweige der Einfuhr eine kleine Zunahme auf, und es ist ganz besonders zu bemerken, daß diese Zunahme meist den Waarenbezügen aus Deutschland zu Gute gekommen ist, wenn man folgende Werthe des Imports aus Deutschland in 1879 und 1880 vergleicht:

	1879.		1880.	
	Pesos.	Cent.	Pesos.	Cent.
Webstoffe	8 710	12	4 261	—
Maschinen	3 500	—	1 963	80
Eisenwaaren	516	50	6 793	—
Provisionen	1 635	50	7 600	—
	14 362	12	20 617	80

Als Hauptursache dieses Aufschwunges ist die Etablirung einiger neuen Deutschen Geschäftshäuser in Quezaltenango anzusehen, und es bleibt abzuwarten, ob die Waarenbezüge aus Deutschland sich auf gleicher Höhe werden halten können.

Die unten folgende Einfuhrliste von Champerico ist den zollamtlichen Ausweisen entnommen, und es sind die beigefügten Werthe immer nur als annähernd richtig zu betrachten. An Deutschen Fabrikaten, die sich einer günstigeren Aufnahme erfreuten, sind zu nennen:

Bier. Die Deutschen Biere werden meist bevorzugt und drängen das Amerikanische Gebräu, welches im Vorjahre in bedenklicher Weise konkurrirte, immer mehr in den Hintergrund.

Glaswaaren und Steinzeug werden jetzt mehr aus Deutschland bezogen, während früher erstere meist aus Böhmen und letzteres fast ausschließlich aus England kam. Eine aufgetauchte Amerikanische Konkurrenz in beiden Artikeln hat sich nicht behaupten können.

Wollne Gewebe und Tuche aus Deutschland finden immer mehr Aufnahme und werden binnen Kurzem das Englische und Französische Fabrikat ganz verdrängen.

Gröbere Eisenwaaren, wie Nägel, Holzschrauben, Thür- und Fensterbeschläge ꝛc., die früher meist aus Belgien und England kamen, werden jetzt größtentheils aus Westfälischen und Rheinischen Fabriken bezogen, dagegen kann in eisernen und stählernen Handwerksgeräthen und selbst in größeren Geräthen für den Landbau, wie Hacken, Macheten ꝛc., das Deutsche Fabrikat sich nicht gegen das Englische behaupten, welches durch die bessere Qualität des Materials oder die geschicktere Härtung, welche jedoch vielleicht auch nur im Rohmaterial begründet liegt, zäher ist und daher eines besseren Rufes genießt.

Recht sehr zu bedauern ist es, daß in landwirthschaftlichen Maschinen Deutschland so gering im Importhandel Guatemalas vertreten ist. Der Grund hiervon scheint vorzugsweise in dem Umstande zu liegen, daß hier kein Deutsches Eisenwerk oder keine Deutsche Maschinenfabrik bekannt ist, welche die Lieferung von Maschinen und Geräthen für den hiesigen Gebrauch als Spezialität betreibt; ein anderer Grund ist, daß die hauptsächlichsten Maschinen, welche hier in der Kaffee- und Zuckerkultur verwandt werden, Englischen und Nordamerikanischen Fabrikanten patentirt sind, welche also gleichsam ein Monopol in diesen Artikeln innehaben.

Die Ausfuhr von Champerico in 1880 hat sich gegen das Vorjahr wenig verändert, wie sich aus der am Schlusse angefügten Ausfuhrliste ergiebt. Den Hauptantheil an dem in erster Linie stehenden Exportartikel Kaffee hat auch diesmal wieder San Francisco gehabt mit 4 489 661 Pfund, die dorthin gegangen sind. Dann kommt in zweiter Linie Deutschland mit 2 725 524 Pfund, hierauf England mit 1 799 438 Pfund, dann Frankreich, Italien, die Niederlande ꝛc. mit stark abfallenden Mengen.

In den übrigen Exportartikeln ist eine kleine Abnahme gegen das Vorjahr zu konstatiren; nur Kautschuk macht eine Ausnahme und ist überhaupt seit langen Jahren zum ersten Male wieder exportirt worden. Der Bestand an Gummibäumen war durch die leichtsinnigste Ausbeute fast ganz zerstört, und es geht jetzt dem jungen Nachwuchs, der eben anfängt, Produkt zu liefern, um Nichts besser.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1880 II. S. 386.

Der Schiffsverkehr in Champerico während des Jahres 1880 zeigte ein- und ausgegangen 6 Segelschiffe, und zwar 2 Deutsche (von zusammen 875 Tonnen), 3 der Vereinigten Staaten von Amerika und 1 Französisches. Sie kamen sämmtlich beladen an; 2 (darunter das eine Deutsche) gingen ohne Ladung aus.

Verkehrsübersichten.

Einfuhr in Champerico im Jahre 1880.

Aus:	Webstoffe. Werth: Pesos.	Maschinen. Werth: Pesos.	Eisenwaaren. Werth: Pesos.	Provisionen u. Verschiedenes. Werth: Pesos.	Bauholz. Werth: Pesos.	Baargeld. Pesos.
Deutschland	4 261	1 964	6 793	7 600	—	—
England	41 587	8 001	4 783	8 505	—	—
Frankreich	471	1 063	—	3 017	—	5 509
New-York	6 590	11 157	5 693	1 719	—	—
San Francisco	2 762	75	8 210	28 615	7 900	9 900
Panamá	200	—	—	2 000	—	51 398
Häfen von Centralamerika ..	—	—	—	60	—	14 925
Spanien	—	—	—	1 200	—	—
San José und Guatemala	—	2 000	2 800	2 011	—	5 000
Zusammen	55 871	24 261	28 279	54 727	7900	86 732

Ausfuhr von Champerico im Jahre 1880.

Nach:	Kaffee. Span. Pfd.	Kautschuk. Span. Pfd.	Häute und Felle. Span. Pfd.	Verschiedenes. Span. Pfd.	Baargeld. Pesos.
Deutschland	2 725 524	—	Kuhhäute: 31 348	—	—
England	1 799 438	—	—	—	—
Frankreich	1 452 680	—	—	—	—
New-York	1 085 481	5827	Kuhhäute: 65 500 Schaffelle: 63 Rehfelle: 8 147	Corossos-Nüsse: 2784 Maschinenwaaren: 200 Verschied. Waaren: 50	—
San Francisco	4 489 661	—	—	Verschied. Waaren: 50	977
den Niederlanden	123 142	—	—	—	—
Italien	3 564	—	—	—	—
Chile	20 000	—	—	—	—
Panamá (Columbien)	40 734	—	—	—	100
San Benito (Mexiko).....	—	—	—	Verschied. Waaren: 4167	—
La Union (San Salvador)...	910	—	—	Kakao: 122 Verschied. Waaren: 575	—
Zusammen	11 741 134	5827	105 058	7948	1077

IV.]

Giurgevo.

Jahresbericht für 1881.[1])

Das abgelaufene Jahr 1881 kann in Bezug auf Handel und Verkehr gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres nicht als günstig bezeichnet werden.

Gleich beim Beginn waren die Aussichten nicht besonders erfreulich, da der Rapsbau durch ungünstige Witterungsverhältnisse schon im Herbst 1880 im Keime gestört worden war und später bei der Entwickelung noch sehr litt, so daß in dieser Getreidegattung nur eine sehr schwache Ernte erzielt worden ist.

Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hirse, deren Stand anfänglich zu den schönsten Hoffnungen berechtigte, haben durch unbeständige Witterung im Mai und Juni derart gelitten, daß sie durchgehends sowohl qualitativ als quantitativ eine sehr schwache Ernte abgeworfen.

Mais, welcher hierlands mit Vorliebe gebaut wird, auch als hervorragender Exportartikel bezeichnet werden kann, hat ebenfalls den gehegten, allerdings optimistischen Erwartungen nicht entsprochen.

Wein und Obst sind gleichfalls durch ungünstige Witterungsverhältnisse, besonders durch heftige Winde während der Blüthezeit, bedeutend im Rückstande verblieben.

Wenn sich auch auf das Gesammtergebniß der verschiedenen Ernten im ganzen Lande kein sicherer Schluß ziehen läßt, so geht doch aus den einzelnen Erträgnissen in diesem Rayon und den daranstoßenden Distrikten hervor, daß die Ernteresultate sehr schlecht gewesen sind.

Aus dem Erwähnten wird es leicht erklärlich, daß auch Handel und Verkehr sich nicht zur Höhe der früheren Jahre emporschwingen konnten.

Rumänien hat seit einer Reihe von Jahren das ganze Augenmerk auf den Ausbau und die Erweiterung seines Eisenbahnnetzes konzentrirt, hat auch einige lobenswerthe Anläufe zur Gründung einer eigenen Landesindustrie genommen, ohne jedoch bis zur Stunde bei letzteren einen bemerkbaren Erfolg aufweisen zu können; denn die bestehenden Etablissements, als: Zucker-, Tuch-, Papier- und Zündwaaren-Fabriken, vegetiren nur und können trotz aller Anstrengung nicht eine Konkurrenz mit dem Auslande aufnehmen.

Dagegen haben sich im verwichenen Jahre Banken und andere Geldinstitute in abnormer Zahl eingeführt, die, wenn nicht alle so doch ein großer Theil, auf sehr schwachen Unterlagen ruhen, wozu noch eine Börse in Aussicht steht, durch deren Manipulation bald ein recht empfindlicher Krach herbeigeführt werden dürfte, der für den ohnedies schwankenden Kredit des Landes von den traurigsten Folgen begleitet sein möchte. Einen kleinen Vorgeschmack haben uns bereits die Nationalbank-Aktien geliefert, bei denen durch den plötzlichen Preisrückgang ein, wenn auch kleiner, Krach erfolgte, der dem Handel und dem Kredit bereits eine tiefe Wunde beigebracht hat und noch große Verluste im Gefolge haben wird.

Wenn es auch lobende Anerkennung verdient, daß Rumänien sein Hauptaugenmerk der Erweiterung und Vollendung seines Bahnnetzes zugewandt und hierdurch dem Handel und Verkehr in Erleichterung der Kommunikationen unter die Arme gegriffen hat, so muß es andererseits befremden, daß gleiche Aufmerksamkeit nicht auch der Wasserstraße — Donau — geschenkt worden ist. Das ganze Donaugebiet von Regensburg bis zur Sulina wird heute noch einzig und allein von der Kaiserlich

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 382.

Königlich privilegirten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, deren Sitz und Direktion sich zu Wien befinden, beherrscht. In dieser Gesellschaft, die über einen Fahrpark von 197 Dampfern mit 17 758 Pferdekraft und 830 Schleppern verfügt und die neben dem ganzen Donaugebiet auch noch alle Nebenflüsse und Kanäle ausbeutet, spiegelt sich zunächst die wirthschaftliche Lage der einzelnen Länder und Handelsgruppen in ziemlich deutlichen Konturen ab. Sie ist mit ihrem zahlreichen Schifffahrtsmaterial zunächst berufen, nicht nur die Beförderung von Reisenden und Kaufmannsgütern zu bewirken, sondern auch die Produkte großer Länderstriche, zumal die Brot- und Futterfrüchte, dem Handel und der Konsumtion zuzuführen, und steht deshalb ebenso mit der Industrie wie mit der Landwirthschaft und dem großen Getreideverkehr aller Donauländer in inniger Verbindung.

Diese Unternehmung hat sich stets mit regster Theilnahme speziell dem Getreidehandel zugewendet. Leider aber bleibt die Donau die schwer zu befahrende Wasserstraße, die sie von jeher war, ohne regulirte Ufer, voller Sandbänke und Katarakte, die bei niederem Wasserstand die Fahrten der Dampfer sehr erschweren, ja beinahe unmöglich machen.

Die Wichtigkeit und dringende Nothwendigkeit der Regulirung des sogenannten „Eisernen Thors" — zwischen Vercierova und Turnseverin —, der Sandbänke bei Sistov-Zimnitza, Silistria 2c. und des linken „Rumänischen" Ufers kann nicht genug betont werden und liegt nicht nur im Interesse Ungarns als der wichtigsten Kornkammer Mitteleuropas, sondern auch in dem der Uferstaaten der unteren Donau, besonders Rumäniens, dessen agrikole Entwickelung wesentlich geschädigt wird.

Die kolossalen Verheerungen, welche die Ueberschwemmungen jedes Jahr (auch 1881) im Donaugebiete angerichtet haben, sollten wohl als Warnungszeichen dienen, daß nicht mehr viel Zeit zu verlieren ist, das seit Jahrzehnten Versäumte schnellstens nachzuholen.

Die finanzielle Lage Rumäniens ist heute derart, daß es ein Leichtes wäre, die Hauptschwierigkeiten im Donaustrom, wenigstens theilweise, zu beseitigen, wozu von Seite der übrigen Uferstaaten besonders aber von Oesterreich-Ungarn, gewiß die größte Unterstützung gewährt werden dürfte.

Die Hauptaufgabe der in Verhandlung stehenden Uferstaaten-Kommission müßte in erster Linie sein, einen modus vivendi zur Beseitigung der Verkehrshinderniße im Donaubett, so wie einen rationellen Uferschutzbau anzustreben, damit die Donaustraße von Sulina direkt bis Turnseverin auch von Seeschiffen befahren werden könnte. Dann wird auch an Deutschland die dringende Nothwendigkeit herantreten, seine Handelsflagge auf der Donau zu zeigen und an dem Verkehr der Donauländer im Großen und Ganzen theilzunehmen, wofür Frankreich und England bereits Anstrengungen machen, um ihre Industricerzeugnisse durch eigene Dampfer bis Braila und Giurgevo vorzuschieben, was bei ihrer Ausdauer auch gelingen dürfte.

Um aber für Deutsche Industrie ein ausgiebiges Feld in den Donauländern, besonders Rumänien, zu bereiten und dauernd festzuhalten, müßten sich vor Allem die Deutschen Industriellen im eigenen Interesse mehr einem gefälligen Geschmack in Mustern und Farbenzusammenstellung ihrer Fabrikate zuwenden, sich bei Aufträgen eines viel größeren Entgegenkommens befleißigen und auf die Verpackung mehr Aufmerksamkeit verwenden, als dies bis jetzt der Fall war, überhaupt dahin zu wirken trachten, sich den Anforderungen der Donauländer anzupassen, hauptsächlich aber ununterbrochen Musterkarten ihrer Erzeugnisse durch vertrauenswürdige Handelsreisende oder durch stabile Vertreter in den größeren Städten verbreiten und bekannt werden zu lassen. Nur unter diesen Umständen und unterstützt von Deutschen Handelsschiffen, die ihre Fahrten auf der Donau bis Braila und wenn möglich bis Giurgevo auszudehnen hätten, würde es der Deutschen Industrie ermöglicht werden, die Seekonkurrenz gegen Frankreich und England mit guter Aussicht aufzunehmen und zu behaupten und auf der Donau festen Fuß zu fassen; denn die Bahnfracht lastet sehr schwer auf Deutschen Gütern.

Der Gesammtverkehr im hiesigen Hafen während des Jahres 1881 stellt sich gegenüber dem des Vorjahres wie folgt:

Einfuhr.

	1880 Kilogr.	1881 Kilogr.
Baumwollwaaren	1 294 127	761 863
Bau- und Tischlerholz	340 064	309 172
Branntwein und Spiritus	129 899	84 389
Cement	317 545	510 664
Chemische Produkte	341 264	256 777
Kolonialwaaren	396 096	437 839
Erze und andere Mineralien	59 461	21 308
Eisen, Stahl und Blech	3 566 377	4 336 484
Farben und Farbhölzer	207 603	215 458
Felle und Häute	60 573	63 988
Fette (Unschlitt, Stearin)	30 968	8 738
Flachs, Hanf, Werg	50 081	7 220
Garne und Twiste	422 101	563 262
Glas und Glaswaaren	253 884	193 318
Gemüse und Futterkräuter	18 486	2 011
Gummiwaaren	21 051	11 027
Harze	26 100	18 941
Kerzen, Seife, Fackeln	88 463	124 754
Kurz- und Galanteriewaaren	79 363	63 382
Lederwaaren	144 365	219 348
Leinwand und Zwillich	167 054	89 040
Manufakturwaaren, außer den besonders genannten	167 654	203 150
Maschinen	257 741	438 756
Marmor- und Steinarbeiten	51 348	17 464
Mehlprodukte	80 980	67 237
Metallwaaren	103 919	80 217
Mineralwasser	121 138	113 931
Obst und andere Eßwaaren	3 509	3 376
Oele	190 902	148 504
Papier und Drucksachen	426 857	236 958
Porzellan und Steingut	227 063	154 246
Reis	297 063	285 166
Seidenwaare	1 550	1 372
Steinkohle und Koke aus Ungarn	11 478 743	5 892 200
Steinkohle aus England	11 500 000	22 476 000
Steine (Pflaster- und rohe Bausteine)	674 525	160 430
Tabak und Tabaksfabrikate	588 999	168 151
Weine	173 300	256 953
Wagen	6 161	1 741
Zucker, einschließlich Kandis	457 890	338 870
Zündwaaren	141 876	67 378
Verschiedene Waaren	674 954	290 620
Zusammen	34 519 496	39 681 703

Ausfuhr.	1880 Kilogr.	1881 Kilogr.
Nach Bulgarien: Güter	126 000	89 400
„ „ Salz	3 850 000	10 000 000
„ Serbien: Salz	12 500 000	4 843 000
„ Oesterreich-Ungarn: Güter	1 409 912	1 059 914
„ „ „ Getreide	4 005 002	2 323 000
Ueberseeisch: Weizen	52 954 463	27 006 500
„ Gerste	3 189 720	2 830 000
„ Mais	11 568 540	9 815 300
„ Hafer	2 000 000	750 000
Gas und Petroleum	896 000	704 000
Fisolen	880 000	434 000
Bast	2 500	1 870
	Stück	Stück
Rohrmatten	190 000	88 000

sonach 1881 um 5 162 207 Kilogr. mehr Einfuhr
und 1881 „ 33 627 153 „ weniger Ausfuhr.

Der annähernde Werth der via Giurgevo eingeführten Artikel war

1880..... 25 500 000 Franken,
1881..... 20 500 000 „
sonach 1881 um 5 000 000 „ weniger,

während der Werth der Ausfuhr

1880..... 8 000 000 Franken,
1881..... 6 000 000 „ betrug,
sonach 1881 um 2 000 000 „ weniger. —

Auf die betheiligten Staaten repartirt, dürften folgende Zahlen die annähernd richtigen sein:

Frankreich	35 pCt.,	Oesterreich-Ungarn	19 pCt.
England	25 „	Deutschland	10 „
Schweiz	5 pCt.,	Italien	2 pCt.,
Belgien	3 „	Griechenland	1 „

Im Jahre 1881 haben im hiesigen Hafen angelegt:

Oesterreichisch-Ungarische	Dampfer	170
	Schlepper	444
Rumänische	Dampfer	20
	Schlepper	97
Griechische	Dampfer	53
	Schlepper	220
Französische	Dampfer	15
Britische	„	14
Griechische	Segelschiffe	59
Rumänische	„	16
Türkische	„	18
Französische	„	54
Britische	„	42
Oesterreichisch-Ungarische	„	5
Russische	„	3
Serbische	„	3
Bulgarische	„	—
Italienische	„	2
Jonische	„	2

Aus dieser Zusammenstellung ist ersichtlich, daß im Jahre 1881 unter Französischer Flagge 7 Dampfer und 39 Segelschiffe mehr und unter Britischer Flagge 10 Dampfer und 15 Segelschiffe mehr als im Jahre 1880 im hiesigen Hafen angelangt sind, während die schweren Dampfer und größere Seeschiffe nur bis Braila vorgedrungen sind. Die übrigen Staaten waren dagegen mit ihren Segelschiffen im Rückgange, was wohl nur dem matten Verkehr in Getreide zugeschoben werden muß.

V.]

Marseille.

Jahresbericht für 1880.[1])

Schiffahrt.

Eingekommen:

6070	Schiffe	Französischer	Flagge	mit	2 274 690	Tonnen.	3099 Segelschiffe mit 315 015 Tonnen,	
							2971 Dampfschiffe „ 1 959 645 „	
							6070 Schiffe..... mit 2 274 690 Tonnen.	
1832	„	Italienischer	„	„	525 571	„		
505	„	Britischer	„	„	408 863	„		
408	„	Spanischer	„	„	109 109	„		
275	„	Griechischer	„	„	83 665	„		
182	„	Oesterreichischer	„	„	67 441	„		
121	„	Schwedischer und Norwegischer	„	„	50 880	„		
88	„	Deutscher	„	„	44 037	„	48 Segelschiffe mit 14 094 Tonnen,	
							40 Dampfschiffe „ 29 943 „	
							88 Schiffe..... mit 44 037 Tonnen.	
24	„	Niederländischer	„	„	21 992	„		
28	„	Russischer	„	„	13 673	„		
14	„	Belgischer	„	„	12 207	„		
16	„	Amerikanischer	„	„	10 712	„		
20	„	Dänischer	„	„	7 948	„		
6	„	Türkischer	„	„	875	„		
10	„	verschiedener	Flaggen	„	2 421	„		
9599	Schiffe			mit	3 634 084	Tonnen,		
gegen in 1879 9447	„			„	3 315 127	„		

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 556.

Ausgegangen:

9691 Schiffe ..... mit 3 568 822 Tonnen,

nämlich:

5705 Segelschiffe ..... mit 700 753 Tonnen,
3986 Dampfschiffe ..... „ 2 868 069 „

wovon

3123 Segelschiffe ..... mit 174 158 Tonnen } Französischer Flagge waren.
und 2977 Dampfschiffe ..... „ 2 064 707 Tonnen }

Nachstehende Uebersicht zeigt Marseilles Dampfschiffsverkehr mit dem Auslande und Algier.

Von und nach:	Eingang.						Ausgang.					
	Unter Französischer Flagge.		Unter fremdländischer Flagge.		Zusammen.		Unter Französischer Flagge.		Unter fremdländischer Flagge.		Zusammen	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Rußland (Schwarzes Meer)	65	89 495	152	131 410	217	220 905	76	104 819	58	51 223	134	156 042
Schweden	—	—	1	898	1	898	—	—	—	—	—	—
England	70	64 058	94	65 255	164	129 313	27	27 670	78	68 851	105	96 521
Deutschland	—	—	19	15 097	19	15 097	—	—	16	12 969	16	12 969
den Niederlanden	—	—	8	4 595	8	4 595	—	—	18	19 231	18	19 231
Portugal	1	674	1	277	2	951	3	1 872	2	1 105	5	2 977
Spanien	100	85 730	133	67 931	233	153 661	135	100 721	242	150 419	377	251 140
Oesterreich	—	—	57	40 362	57	40 362	—	—	51	35 782	51	35 782
Italien	270	119 028	44	30 802	314	149 830	490	193 814	168	138 007	658	331 821
Griechenland	5	1 623	3	1 677	8	3 300	8	4 377	2	1 804	10	6 181
der Türkei	76	77 049	29	23 603	105	100 652	80	81 058	90	79 722	170	160 780
Rumänien	20	12 703	56	40 689	76	53 392	20	12 703	35	24 882	55	37 585
Britischen Besitzungen im Mittelmeer	3	3 350	—	—	3	3 350	2	1 419	11	10 545	13	11 964
Egypten	106	120 850	12	10 400	118	131 250	90	99 539	12	10 777	102	110 316
den Barbareskenstaaten	29	20 926	54	28 749	83	49 675	75	58 990	53	24 998	128	83 988
der Westküste Afrikas	3	2 638	1	816	4	3 454	—	—	—	—	—	—
dem Senegal	10	9 306	11	8 429	21	17 735	16	13 558	3	2 326	19	15 884
Britischen Besitzungen in Afrika	10	9 597	5	3 980	15	13 577	6	5 572	2	2 896	8	8 468
Britischen Besitzungen in Amerika	—	—	—	—	—	—	2	1 045	—	—	2	1 045
verschiedenen Staaten Afrikas	1	647	1	884	2	1 531	2	1 291	—	—	2	1 291
Britisch-Ostindien	1	1 201	89	114 140	90	115 341	3	1 254	9	8 803	12	10 057
Niederländisch-Ostindien	—	—	18	26 025	18	26 025	—	—	—	—	—	—
Französisch-Ostindien	—	—	8	8 804	8	8 804	—	—	—	—	—	—
den Verein. Staaten von Amerika	1	1 074	28	33 887	29	34 961	1	1 074	22	25 004	23	26 078
Mexiko	3	4 863	—	—	3	4 863	14	19 144	—	—	14	19 144
Neugranada	3	4 863	—	—	3	4 863	3	4 347	—	—	3	4 347
Brasilien	—	—	4	3 188	4	3 188	—	—	—	—	—	—
dem La Plata, Buenos Aires	13	23 528	13	16 244	26	39 772	13	23 425	2	2 054	15	25 479
Spanischen Besitzungen in Amerika	—	—	6	5 815	6	5 815	—	—	1	861	1	861
Algier	942	726 852	6	3 943	948	730 795	1004	777 508	34	28 245	1038	805 753
den Gesellschafts-Inseln	2	1 919	—	—	2	1 919	3	3 345	1	919	4	4 264
China	26	58 181	—	—	26	58 181	26	58 180	—	—	26	58 180
Nossi-Bé	1	894	1	909	2	1 803	4	2 215	—	—	4	2 215
Zusammen	1761	1 441 049	854	688 809	2615	2 129 858	2103	1 598 940	910	701 423	3013	2 300 363

Waaren-Ein- und -Ausfuhr.

Getreide.

Importirt:

	1880 metr. Ctr.	1879 metr. Ctr.
Weizen, Spelz und Mengkorn: von Rußland	3 049 671	3 905 923
„ Oesterreich	9 649	7 205
„ Spanien	8 041	1 214
„ Italien	207 775	61 307
„ der Türkei	336 605	1 098 896
„ Egypten	167 861	51 664
„ den Barbareskenstaaten	8 553	1 247
„ Britisch-Ostindien	359 764	13 060
„ den Vereinigten Staaten von Amerika	796 122	507 063
„ Algier	677 307	215 082
„ verschiedenen Ländern	388 828	21 239
Mehl	17 681	10 643
	6 027 857	5 894 543
Roggen	31 802	100 130
Mais	467 891	952 263
Gerste	106 588	159 925
Hafer	419 422	414 939
	7 053 560	7 521 800

Die Getreideeinfuhr aus den Vereinigten Staaten von Amerika in ganz Frankreich und speziell in Marseille betrug in den Jahren 1877 bis 1880:

	in ganz Frankreich: metr. Ctr.	in Marseille: metr. Ctr.
1877	509 389	44 655
1878	5 816 879	320 634
1879	13 483 457	507 063
1880	12 775 708	796 122

Exportirt:

	1880 metr. Ctr.	1879 metr. Ctr.
Weizen, Spelz und Mengkorn: nach Großbritannien u. Britischen Besitzungen	203	1 932
„ Spanien	62 474	136 223
„ Italien	62 273	44 221
„ der Schweiz	66 929	102 592
„ Deutschland	—	96
„ Algier	158	11 161
„ Egypten	50	—
„ der Türkei	740	905
„ verschiedenen Ländern	94 499	1 937
Weizenmehl	310 330	518 551
Weizen, Weizenmehl: interner Transit	691 741	1 050 003
	45 418	50 235
	1 334 815	1 917 856
Roggen	2 399	11 928
Mais	83 248	350 957
Gerste	14 663	28 694
Hafer	1 007	13 978
Roggen, Mais, Gerste, Hafer: interner Transit	1 151	7 333
	20 225	71 134
	1 666	2 128
	1 224	11 981
	1 460 398	2 415 989

Zucker.

Rohzucker.

Einfuhr: 101 052 025 Kilogramm in 1880,
88 854 407 „ „ 1879,
74 241 610 „ „ 1878,
Ausfuhr: 9 248 369 „ „ 1880,
8 484 989 „ „ 1879,
11 095 432 „ „ 1878,

Raffinirter Zucker.

Ausfuhr:

1880	32 658 731 Kilogramm	zu Schiff	50 186 264 Kilogr.
1880	17 527 533 „	per Bahn	
1879	35 610 539 „	zu Schiff	49 135 131 „
1879	13 524 592 „	per Bahn	
1878	33 920 996 „	zu Schiff	48 350 775 „
1878	14 429 779 „	per Bahn	

Kaffee.

Einfuhr:

	1880. Tonnen.	1879. Tonnen.	1878. Tonnen.
von Egypten	1 093	1 783	747
„ Cuba und Puerto Rico	1 054	1 315	323
„ Venezuela	716	549	289
„ Hayti	704	248	538
„ Brasilien	9 290	13 090	11 990
„ Britisch-Ostindien	1 486	1 245	2 376
„ Niederländisch-Ostindien	953	574	1 171
„ verschiedenen Ländern	3 671	3 098	987
	18 967	21 902	18 421

Kakao.

Einfuhr:

383 691 Kilogramm in 1880,
466 772 „ „ 1879,
143 999 „ „ 1878.

Pfeffer.

Einfuhr (in Tonnen von 1000 Kilogr.):

	1880.	1879.	1878.
von Britisch-Ostindien	1206	1622	2353
„ Niederländisch-Ostindien	236	417	64
„ verschiedenen Ländern	874	663	267
	2316	2702	2684

Oelsämereien.

Einfuhr:

2 989 590 metr. Ctr. in 1880
gegen 2 564 903 „ „ „ 1879.

In den Jahren 1878, 1879 und 1880 war die Einfuhr der verschiedenen Arten die nachvermerkte:

Jahr.	Sesam aus der Levante.	Sesam aus Ostindien und Afrika.	Arachiden geschälte.	Arachiden ungeschälte.	Leinsamen.	Baumwollsamen.	Erdnüsse und Palmkerne.	Raps und Ravisonsamen.	Andere Sorten.	Zusammen.
1878.....	123 410	413 380	681 470	35 120	264 535	119 310	204 430	376 230	77 020	2 294 905
1879.....	54 975	546 803	712 605	137 775	169 155	130 670	356 310	261 875	194 765	2 564 903
1880.....	71 070	856 355	751 720	300 445	99 430	213 100	322 210	242 485	132 775	2 989 590

Oelkuchen.

Produzirt:

1 708 000 metr. Ctr. in 1880,
1 580 000 „ „ „ 1879,
1 480 000 „ „ „ 1878.

Die Produktion bestand aus:

Sesamkuchen	443 000	metr. Ctr.,
Kuchen aus geschälten Arachiden	170 000	„ „
„ aus ungeschälten Arachiden	460 000	„ „
Rapskuchen (Colzakuchen) und Ravisonkuchen.	160 000	„ „
Leinkuchen	65 000	„ „
Mohnsamenkuchen	35 000	„ „
Baumwollsamenkuchen	150 000	„ „
Palmkernkuchen	160 000	„ „
Erdnußkuchen	25 000	„ „
verschiedene	40 000	„ „
	1 708 000	metr. Ctr.

Exportirt:

Nach England	107 500	metr. Ctr.,
„ den Kolonien	8 000	„ „
„ Italien, Spanien und Algier	3 500	„ „
„ den Niederlanden und Norddeutschland	83 000	„ „
Verbrauch in Nord- und Mittelfrankreich	256 000	„ „
„ im südlichen Frankreich	1 200 000	„ „
Bestand am 31. Dezember 1880	50 000	„ „
	1 708 000	metr. Ctr.

Baumwolle.

Einfuhr:	1880. Ballen.	1879. Ballen.
von Egypten	20 235	33 845
„ Ostindien	56 782	34 029
„ Salonik	4 104	4 091
„ Smyrna	3 952	4 481
„ Tarsus	4 530	4 935
	89 603	81 381

Lager am 31. Dezember 1880: 7238 Ballen.

Seide.

Ursprungsländer bezw. Benennung der Sorten.	Angekommen. Ballen.	Verkauft. Ballen.
Brussa	609	56
Adrianopel	28	23
Syrien	936	953
Salonik und Volo	39	43
Morea	132	198
Frankreich	4	2
Italien	313	—
Spanien	268	—
Nouka und Acoulys	93	133
Ursprungsländer bezw. Benennung der Sorten.	Angekommen. Ballen.	Verkauft. Ballen.
Japan (Europäische Filatur)	—	9
Persien, fein und ordinär	36	121
Ardassin	9	18
China und Japan	73 193	1902
Bengalische u. verschiedene Filatur	1 619	214
Doppelkokons	110	81
Zusammen	77 389	3753

Kokons.

Angekommen:
in 1880 845 200 Kilogr., gegen in 1879 882 000 Kilogr.
Verkauft:
738 100 Kilogr.

Seidenabfälle.

(Déchets de soies et de cocons)

Angekommen: etwa 3 000 000 Kilogramm.

Seidenraupeneier.

Importirt von Japan 450 000 Kartons (1879 950 000 Kartons), zum Preise von 10 bis 16 Franken pro Karton.

Wolle.

Einfuhr ..... 153 687 Ballen,
Lager am 31. Dezember 1879... 24 162 „
177 849 Ballen,
Verkauft am Platze ..... 114 766 Ballen,
Transit ..... 23 041 „
137 807 „
Lager am 31. Dezember 1880 ..... 40 042 Ballen.

Angekommen sind in den letzten drei Jahren:

Ursprungsländer.	1880. für Marseille. Ballen.	1880. im Transit. Ballen.	1879. für Marseille. Ballen.	1879. im Transit. Ballen.	1878. für Marseille. Ballen.	1878. im Transit. Ballen.
Levante	24 146	227	10 436	—	16 104	1 751
Georgien	26 980	—	15 882	—	24 841	167
Persien und Syrien	30 227	315	28 363	662	33 219	844
Tunis	5 379	12	3 927	18	4 968	—
Algier	4 464	3 835	5 237	6 132	3 937	12 215
Oran	6 854	638	5 193	566	4 189	1 817
Constantine	5 362	15 448	4 428	17 619	3 233	16 916
Marocko	12 111	328	20 585	1 453	13 059	698
La Plata-Staaten	45	2 376	739	1 211	857	5 085
Italien	3 222	1 966	1 248	779	1 173	1 732
Spanien	11 042	896	7 233	296	10 114	7
Ostindien	647	—	343	—	353	—
Verschiedene	167	—	897	—	190	—
Zusammen	130 646	26 041	104 511	28 736	116 237	41 232

Schlachtvieh.

Angekommen:

	Ochsen.	Hammel.	Lämmer.	Schweine.	Kälber.	Zusammen Stück.
1880...	56 393	603 588	63 044	35 890	14 446	773 361
1879...	85 417	784 918	71 146	38 904	12 871	993 256

Exportirt: 456 191 Stück in 1880,
675 883 „ in 1879.

Schaf- und Lammfelle.

Einfuhr:

1980 Ballen von Buenos Aires,
384 „ „ Montevideo,
2364 Ballen.

Verkauft } Buenos Aires { 420 Ballen,
Transit } { 1329 „
Verkauft } Montevideo { 297 Ballen,
Transit } { 70 „

Ziegenfelle.

Einfuhr:

Von Mogador	10 156 Ballen;	weniger	7021 Ballen	als in 1879.
„ der Levante, Tripoli und Bengasi	12 818 „	mehr	1393 „	„ „ „
„ Algier, Tunis und Tanger	8 833 „	„	3294 „	„ „ „
Vom Kaplande	2 483 „	weniger	247 „	„ „ „
Von Neapel, Sardinien und Triest	6 681 „	mehr	3312 „	„ „ „
„ Kalkutta und Bombay	1 162 „	„	126 „	„ „ „
Zusammen	42 133 Ballen;	mehr	857 Ballen	als in 1879.

Häute.

Einfuhr:	Stück.
Von Buenos Aires und Montevideo	101 486
„ Brasilien	11 790
„ Afrika	300 572
„ Asien	132 626
„ verschiedenen Ländern	66 053
	612 527 gegen 652 967 in 1879.
Lager am 31. Dezember 1879	60 450
Zusammen	672 977
Davon verkauft in 1880	573 476

Samen- und Fruchtöle.

Olivenöl.

1. Brenn- und Fabriköl.

Einfuhr:

Vom Archipel	360 000	Kilogramm,
von Syrien	150 000	„
„ Spanien	150 000	„
„ Tunis	240 000	„
„ Algier	65 000	„
„ Italien	270 000	„
„ Korsika	65 000	„
	1 300 000	Kilogramm.

2. Oel aus den Preßrückständen der Oliven.

Einfuhr:

Von Italien und der Levante	999 500	Kilogramm,
die Fabriken der Provence sandten	3 594 500	„
	4 594 000	Kilogramm.

3. Ressences und raffinirte Oele.

Einfuhr:

von der Provence	2 056 800	Kilogramm,
„ Kalabrien	172 500	„
„ der Levante und Italien	33 600	„
„ Korsika	94 200	„
„ Algier	4 500	„
	2 361 600	Kilogramm.

4. Speiseöle.

Einfuhr:

von Italien: Bari	3 000 000	Kilogramm,
„ „ Toskana	100 000	„
„ Spanien	500 000	„
„ Provence	1 500 000	„
„ Algier	100 000	„
	5 200 000	Kilogramm.

Eingeführt von:

Oele.	Deutschland.	England.	Afrika.	Britisch-Ostindien.	den Vereinigten Staaten v. Amerika.	Italien.	verschiedenen Ländern.	Zusammen.
	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.
Palmkernöl	—	1 015 000	5 152 000	—	—	—	17 000	6 184 000
Arachiden- (Erdnuß-) Oel	—	—	—	—	—	4 000	183 000	187 000
Kokosnußöl und andere Fruchtöle	—	—	281 000	3 760 000	—	2 000	240 000	4 283 000
Leinöl	—	47 000	—	—	—	—	1 000	48 000
Sesamöl	—	—	—	—	—	864 000	10 000	874 000
Baumwollsamenöl	—	6 191 000	—	—	6 524 000	—	6 000	12 721 000
Verschiedene Samenöle	20 000	15 000	—	—	—	57 000	1 000	93 000
	20 000	7 268 000	5 433 000	3 760 000	6 524 000	927 000	458 000	24 390 000

Ausgeführt nach:

Oele.	Italien. Kilogr.	England. Kilogr.	Algier. Kilogr.	Spanien. Kilogr.	Rußland, Schwarz. Meer. Kilogr.	Deutschland. Kilogr.	Oesterreich. Kilogr.	Egypten. Kilogr.	der Türkei. Kilogr.	den Verein. Staaten von Amerika. Kilogr.	der Westküste Afrikas. Kilogr.	verschiedenen Ländern. Kilogr.	Zusammen. Kilogr.
Palmkernöl	212 000	27 000	3 000	15 000	4 000	—	—	—	1 000	—	—	—	262 000
Arachidenöl	193 000	464 000	197 000	10 000	40 000	30 000	349 000	3 000	10 000	7 000	104 000	2 120 000	3 527 000
Kokosnußöl und andere Fruchtöle	145 000	—	6 000	762 000	7 000	—	—	—	—	—	—	2 000	922 000
Leinöl	22 000	43 000	156 000	37 000	59 000	—	1 000	33 000	43 000	8 000	5 000	98 000	505 000
Sesamöl	503 000	213 000	1 532 000	38 000	70 000	480 000	390 000	46 000	151 000	118 000	52 000	675 000	4 268 000
Rüb- (Colza-) Oel	22 000	1 000	—	6 000	3 000	—	18 000	16 000	38 000	1 000	1 000	241 000	347 000
Baumwollsamenöl	350 000	—	2 130 000	604 000	3 000	4 000	17 000	285 000	150 000	—	—	180 000	3 723 000
Mohnöl	12 000	—	5 000	—	—	42 000	8 000	—	—	—	—	68 000	135 000
andere fette Oele	6 000	522 000	12 000	58 000	31 000	26 000	24 000	21 000	6 000	1 000	—	127 000	834 000
verschiedene Oele	11 000	20 000	1 000	3 000	12 000	4 000	2 000	1 000	3 000	7 000	—	97 000	161 000
	1 476 000	1 290 000	4 042 000	1 533 000	229 000	586 000	809 000	405 000	402 000	142 000	162 000	3 608 000	14 684 000

Petroleum.

Einfuhr.:

	Raffinirtes Petroleum. Fässer.	Raffinirtes Petroleum. Kisten.	Rohes Petroleum. Fässer.	Essenz. Fässer.	Essenz. Kisten.
1878	—	13 600	66 190	—	500
1879	1050	10 100	42 407	1762	1000
1880	1650	1 100	66 369	800	1000

Wein, Spiritus und Liköre.

Einfuhr:	1878. Liter.	1879. Liter.	1880. Liter.
Wein in Gebinden	24 130 413	20 128 937	14 407 918
„ „ Flaschen	1 554 496	1 535 733	1 608 816
Likörwein in Gebinden	1 747 467	1 166 960	803 897
„ „ Flaschen	1 961 859	2 110 462	2 574 539
Weinsprit	1 253 992	868 523	798 812
Melassenspiritus (Rum u. Tafia)	465 868	537 227	968 517
Reiner Alkohol	2 421 225	2 123 226	2 308 511
Sprite aller Art	7 538 430	12 662 655	8 682 777
Liköre	610 271	456 531	464 471

Ausfuhr:	1878. Liter.	1879. Liter.	1880. Liter.
Wein in Gebinden	11 659 148	18 421 200	46 020 441
„ „ Flaschen	27 319	36 761	56 033
Likörwein in Gebinden	2 340 017	2 079 873	2 315 894
„ „ Flaschen	66 466	72 039	157 068
Weinsprit	11 300	44 856	332 909
Melassenspiritus (Rum u. Tafia)	706 327	990 270	2 247 074
Reiner Alkohol	833 380	62 613	55 424
Sprite aller Art	6 744 239	12 516 521	8 537 011
Liköre	78 872	25 438	48 097

Von Deutschland kamen in 1880 324 Liter, gegen 8 355 Liter in 1879.

Nach Deutschland gingen in 1880 107 482 Liter, gegen 72 477 Liter in 1879.

Getrocknete Weintrauben.

Einfuhr:

Herkunftsländer.	1878.	1879.	1880.
Rußland	—	3 068	—
Deutschland	22 078	381 209	548 572
Niederlande	18 356	111 194	683 904
England	3 503 635	945 069	759 149
Malta	—	—	5 059
Portugal	—	—	35 787
Oesterreich	469 923	1 117 454	830 684
Spanien	4 206 891	3 070 132	1 982 812
Italien	110 706	459 428	605 805
Schweiz	—	—	—
Griechenland	3 142 416	8 410 000	9 559 602
Türkei	10 243 041	12 890 039	20 753 710
Egypten	563	65 213	434 254
Barbareskenstaaten	—	—	394 324
Japan	—	—	—
Argentinien	—	—	415
Vereinigte Staaten v. Amerika	—	470 139	—
Algier	21 896	80 956	450
Zusammen	21 739 505	28 003 901	36 594 527
Gesammteinfuhr in Frankreich	30 291 837	51 920 419	78 395 105

Reis.

Einfuhr:

von Ostindien 35 000 metr. Ctr. gegen 20 000 metr. Ctr. in 1879.
„ Italien 60 000 „ „ „ 65 000 „ „ „ 1879.

Hülsenfrüchte.

Einfuhr.

Bohnen 37 000 metr. Ctr. von der Donau,
35 000 „ „ „ Odessa,
20 000 „ „ „ Trapezunt,
2 000 „ „ „ Neapel,
1 000 „ „ „ Piemont.
Zusammen 95 000 metr. Ctr.
104 000 „ „ in 1879.
159 000 „ „ in 1878.

Kichererbsen .... 11 000 metr. Ctr. von Marokko,
8 000 „ „ „ Italien,
1 000 „ „ „ Algier.
Zusammen 20 000 metr. Ctr.

Grüne Erbsen von Odessa 15 000 metr. Ctr.
Kanariensamen von Rodosto und Afrika 10 000 metr. Ctr.
Hirse von der Levante ..... 12 000 metr. Ctr.,
von Italien ..... 1 000 „ „
Zusammen ..... 13 000 metr. Ctr.

Farb- und Drogueriewaaren.

Einfuhr:

Krapp ..... 1200 Ballen von Neapel,
75 „ „ Cypern.
1275 Ballen
(in 1879 300 Ballen).

Blauholz ..... 6 000 Tonnen von Laguna,
3 000 „ „ Santo Domingo,
2 000 „ „ Martinique u. Guadeloupe.
11 000 Tonnen.

Gelbholz ..... 300 Tonnen von Maracaibo,
100 „ „ Barcelona la nueva,
100 „ „ Carmen,
500 Tonnen.

Fustikholz 250 Tonnen.
Cochenille 6250 Säcke.
Harz 12 000 Fässer.
Quercitron ..... 200 Stückfässer von Philadelphia,
2000 Säcke von Baltimore.

Gummi arabicum ..... Gommes arabiques 5000 Ballen.
„ Ghesireh 800 „
„ Helebi 1000 „
„ Talk 500 „
7300 Ballen.

Gewürznelken ..... 3000 Ballen von Zanzibar,
1000 „ „ den Gesellschafts-Inseln.
4000 Ballen.

Persische Gelbbeeren 2442 Ballen.
Galläpfel 3000 Ballen.
Orlean 250 Stückfässer von Guadeloupe,
50 „ „ Cayenne.
300 Stückfässer.

Orseille von Zanzibar, qualités fines 1200 Ballen,
„ „ qualités plates 500 „
„ Mozambique ..... 300 „
„ Madagaskar ..... 120 „
2120 Ballen.

Von Kalifornien kamen im Transit noch 2000 Ballen an.
Dividi-Schoten 800 Tonnen.

Tabak.

Einfuhr:

773 Packfässer Amerikanische Sorten.
Ferner..... 1688 Ballen von Trapezunt,
1597 „ „ Samsun,
481 „ „ Cavalla,
293 „ „ Argos,
234 „ „ Lagos,
140 „ „ Triest (Ungarischer),
110 „ „ Cumana,
111 „ „ Algier,
91 „ „ Cunia,
48 „ „ Bahia,
40 „ „ Gravias,
9 „ „ Java,
5 „ „ Esmeralda.

Talg und Schmalz.

Einfuhr:

von	1878. Kilogramm.	1879. Kilogramm.	1880. Kilogramm.
Rußland (Schwarzes Meer)	722 000	2 950	—
England	35 627	424 477	377 691
Italien	24 678	24 684	14 045
der Schweiz	—	820	—
der Türkei	55 600	986	40 220
Egypten	—	—	34 320
den Barbareskenstaaten	2 650	900	—
Ostindien	49 770	20 800	—
den Vereinigten Staaten von Amerika	6 280 613	9 332 231	11 188 190
Brasilien	336 396	—	—
Paraguay und Uruguay	2 800 246	2 572 271	1 670 035
Algier	126 052	77 463	57 806
Martinique	200	95	—
Nossi-Bé	3[illegible]9	22 489	26 900
Mexiko	—	—	33 500
den Gesellschafts-Inseln	—	—	4 144
Zusammen	10 434 141	12 480 166	13 446 851

Ausfuhr .. 1878 1 713 000 Kilogramm.
1879 3 624 000 „
1880 3 693 354 „

Von letzteren gingen
1 367 830 Kilogramm nach Spanien,
985 000 „ „ Algier,
659 400 „ „ Italien,
180 942 „ „ Egypten,
37 233 „ „ der Türkei.

Wachs.

Einfuhr ..... 428 600 Kilogramm.
Vorrath am 31. Dezbr. 1879 114 350 „
542 950 Kilogramm.
Verkauft in 1880 ..... 169 250 „
Transit in 1880 ..... 188 000 „
Vorrath am 31. Dezbr. 1880 185 700 „

Metalle.

Eisenerze. Einfuhr:

von Spanien	31 880 558	Kilogramm.
„ Italien	64 765 550	„
„ Algier	205 721 202	„
„ versch. Ländern .	31 386	„
	302 398 696	Kilogramm
(in 1879	287 173 374	Kilogramm).

Bleierze. Einfuhr:

von Spanien	3 349 411	Kilogramm.
„ Italien	5 077 128	„
„ Algier	605 160	„
„ versch. Ländern .	1 794 022	„
	10 825 721	Kilogramm
(in 1879	8 270 015	Kilogramm).

Blockblei. Einfuhr:

von England	23 938	Kilogramm.
„ Spanien	16 506 768	„
„ Italien	700	„
„ versch. Ländern..	105 577	„
	16 636 983	Kilogramm
(in 1879	16 812 295	Kilogramm).

Blei. Ausfuhr:

nach Italien	1453	Tonnen,
„ China	3732	„
„ Rußland (Schwarzes Meer)	1284	„
„ der Türkei	219	„
„ Algier	103	„
„ Oesterreich	118	„
„ Egypten	40	„
„ Afrika	32	„
„ Britisch-Ostindien	297	„
„ Griechenland	39	„
„ den Barbareskenstaaten ...	29	„
„ verschiedenen Ländern	275	„
	7621	Tonnen
(in 1879	5820	Tonnen).

Steinkohle.

Einfuhr:	1880. Tonnen.	1879. Tonnen.	1878. Tonnen.
per Eisenbahn	521 000	503 000	541 000
zur See	166 000	125 000	127 000
zu Lande	113 000	112 000	58 000
	800 000	740 000	726 000

Von England wurden eingeführt:

	im Ganzen	davon für die Schifffahrt	davon für den innern Verbrauch
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
1878	125 859	89 454	36 405
1879	124 584	89 058	35 526
1880	165 523	121 470	44 053

Ausfuhr:	1880. Tonnen.	1879. Tonnen.
Nach Italien	108 694	88 091
„ Egypten	25 170	22 548
„ der Türkei	19 074	33 353
„ Spanien	20 357	14 690
„ Griechenland	5 035	2 202
„ Algier	11 839	8 060
„ Cochinchina	150	842
„ den Barbareskenstaaten	22 740	6 611
„ den Britischen Besitzungen im Mittelmeer	1 725	1 510
„ England	5 344	1 841
„ Rußland (Schwarzes Meer) ...	30 374	65 816
„ verschiedenen Ländern	151 214	132 282
Zusammen	401 716	377 846

Tischler-, Küfer- und Bauholz.

Einfuhr:

Dauben: 2 300 000 Stück vom Adriatischen Meere,
1 000 000 „ „ Schwarzen Meere,
150 000 „ von Amerika.
Tannenbalken: 8 000 Stück vom Adriatischen Meere.
Bretter: 50 bis 60 000 Stück vom Adriatischen Meere.
Planken und Bohlen: 80 bis 90 000 Dutzend von der Ostsee.
Ferner kamen an:
25 Schiffsladungen { Pitchpine-Holz von den Vereinigten Staaten von Amerika, Tannenholz von Canada.

Stockfisch.

Einfuhr	37 400	metr. Ctr.	direkt von Neufundland.
Ausfuhr ...	8 000	„ „	nach Italien,
	9 500	„ „	„ der Levante,
	2 700	„ „	„ Algier,
	1 300	„ „	„ den Kolonien.
In der Region konsumirt	15 900	„ „	
	37 400.		

Seife.

Produzirt:

durch 90	Fabriken	im	Arrondissement	Marseille.	89 306 000	Kilogr.,
„ 3	„	„	„	Aix	1 560 000	„
„ 2	„	„	„	Arles ...	680 000	„
durch 95 Fabriken					91 546 000	Kilogr.

Davon kamen zur Versendung:

mittelst Eisenbahn	64 269 000	Kilogr.,
„ Küstenschifffahrt	15 532 000	„
nach überseeischen Ländern	6 938 956	„
	86 739 956	Kilogr.
Hierzu lokaler Konsum	4 806 044	„
	91 546 000	Kilogr.

Nach Deutschland wurden 27 396 Kilogramm exportirt, gegen 42 168 Kilogramm in 1879.

Mühlenprodukte.

Mehl.

Ausfuhr: 310 330 metr. Ctr. (in 1879: 518 551 metr. Ctr.)
Es gingen nach:

Deutschland	843	metr. Ctr.,
Malta und Gibraltar	19 132	„ „
Spanien	30 342	„ „
Italien	8 902	„ „
der Schweiz	43 140	„ „
der Türkei	108 402	„ „
den Barbareskenstaaten	9 200	„ „
Algier	52 279	„ „

u. s. w.

Gries.

Ausfuhr: 2 120 594 Kilogr. (in 1879: 2 906 140 Kilogr., in 1878: 3 121 594 Kilogr.)

Nach Deutschland gingen	483 610	Kilogr.,
„ England „	202 675	„
„ Malta „	32 436	„
„ Italien „	476 270	„
„ Egypten „	70 212	„

u. s. w.

Nudeln.

Ausfuhr: 1 143 970 Kilogr. (in 1879: 1 295 591 Kilogr.), wovon nach:

Deutschland	16 860	Kilogr.,
England	18 839	„
Spanien	65 494	„
Italien	63 044	„
der Türkei	46 102	„
Egypten	18 559	„
Venezuela	164 469	„
Algier	100 476	„
Martinique	113 737	„

Schwefel.

Rohschwefel.

Einfuhr	36 950	Tonnen,
in 1879	33 852	„
Mehr-Einfuhr	3 098	Tonnen in 1880.

Gereinigter Schwefel.

Einfuhr	366 000	Tonnen,
in 1879	67 000	„
Mehr-Einfuhr	299 000	Tonnen in 1880.
Ausfuhr	3 740	Tonnen,
in 1879	4 546	„
weniger in 1880	806	Tonnen.

Seesalz.

Ausfuhr: 18 576 Tonnen (in 1879 22 495, in 1878 24 250 Tonnen).
Die Chemikalien- und Seifenfabriken im Departement verbrauchten

in 1880	27 951	Tonnen,
„ 1879	29 288	„
„ 1878	30 162	„
„ 1877	36 063	„

Die Gesammtausfuhr der Häfen von Marseille, Hyeres und Port de Bouc betrug

in 1880	74 421	Tonnen,
„ 1879	105 473	„
„ 1878	94 281	„

Geldverkehr.

Die Filiale der Bank von Frankreich hat diskontirt:

	498 506 781	Franken 15	Cent,
in 1879	432 708 709	„ 96	„
mehr in 1880	65 797 771	Franken 19	Cent.

Sie hat einkassirt:

in 1880	330 300	Wechsel, im Werthe von	540 981 200	Franken —	Cent.,
„ 1879	353 620	„ „ „ „	480 071 052	„ 16	„
also in 1880 mehr			60 910 147	Franken 84	Cent.

Die Geld-Einfuhr betrug in 1880	45 186 355	Franken,
in 1879	69 297 087	„
demnach in 1880 weniger	24 110 732	Franken.
Die Geld-Ausfuhr betrug in 1880	72 557 976	Franken,
in 1879	106 184 150	„
mithin in 1880 weniger	33 626 174	Franken.

VI.]

Plymouth.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die im vorigen Jahresbericht erwähnte kleine Besserung in der allgemeinen hiesigen Verkehrslage hat nach Wesen und Ausdehnung im verwichenen Jahre zugenommen, ohne daß die Preise oder das Einfuhrquantum der Hauptimportartikel eine bemerkenswerthe Erhöhung erfahren hätten, ausgenommen Holz für den Häuserbau, während dagegen der Begehr nach Schiffbauholz ein mäßiger bleibt.

Die vorjährige Ernte aller Getreidearten war eine nur mittelmäßige, und die Preise derselben haben sich nicht sehr geändert. Die Kartoffelernte war keine große und wurde durch ein, wenn auch nicht erhebliches, Wiederauftreten der alten Krankheit beeinträchtigt.

Der einzige Artikel einer einigermaßen beträchtlichen Ausfuhr ist Porzellanerde, deren Verschiffungen nach Deutschen Häfen bedeutend bleiben, ohne daß etwas Besonderes desfalls zu bemerken wäre.

Deutsche Handelsschiffe kamen 106 an, von denen 96 wieder ausgingen, 9 am Jahresschlusse anwesend waren. Von jenen kamen 9 zur Einholung von Order, 4 um Kohle, 1 um Wasser, 1 um Proviant, 1 um einen Chronometer einzunehmen, 2 um Passagiere auszuschiffen, 1 um Fracht zu suchen, 9 um Schäden auszubessern, 18 wegen widrigen Windes, 48 um zu löschen, 2 um theilweise zu löschen, 10 um zu laden. Von denjenigen Fahrzeugen, welche um zu löschen oder zu laden einliefen, kamen 10 in Ballast an und gingen 5 in Ballast aus. 1 zur Ausbesserung von Schäden angelangtes Deutsches Schiff wurde kondemnirt und verkauft.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 288.

I.]

Singapore.

Jahresbericht für 1880.[1])

Der Gesammthandelsumsatz Singapores hat sich auch im Jahre 1880 wiederum in erfreulicher Weise gehoben.

Die Ausfuhr betrug dem Werthe nach

in 1880 ..... 51 578 981 Dollars,
in 1879 ..... 49 250 238 „

was für 1880 ein Mehr von .... 5 328 743 Dollars ergiebt.

Die Einfuhr betrug dem Werthe nach

in 1880 ..... 60 675 733 Dollars,
in 1879 ..... 56 278 292 „

was für 1880 ein Mehr von .... 4 397 441 Dollars ergiebt.

Ausfuhr.

Von dem Werthe der Ausfuhr entfielen auf den Export nach

	1880. Dollars.	1879. Dollars.
Großbritannien	8 953 346	7 992 567
den Britischen Kolonien	6 472 179	6 441 156
anderen Ländern	36 000 928	32 242 381

Es kamen hiervon auf die Ausfuhr nach

	1880. Dollars.	1879. Dollars.
Amerika	5 129 146	4 092 492
Arabien	19 324	36 332
China	2 429 230	757 129
Deutschland	308 305	336 651
Frankreich	1 784 777	1 327 736
Französisch-Cochinchina	412 300	303 448
Französisch-Ostindien	3 599 632	3 886 508
Italien	105 586	66 293
Japan	28 625	2 345
der Malayischen Halbinsel	2 540 941	3 352 295
den Natunas	121 267	137 052
den Niederlanden	102 153	26 246
Niederländisch-Ostindien	13 928 261	12 279 958
Oesterreich	249 334	93 007
den Philippinen	448 940	337 144
Portugiesisch-Ostindien	1 341	7 701
Sarawak	572 324	632 712
Siam	4 219 442	4 562 813
Spanien	—	4 519

Eine Uebersicht der Ausfuhr von Produkten des Malayischen Archipels nach Großbritannien, den Vereinigten Staaten von Amerika und dem Europäischen Kontinent giebt die folgende, nach den Angaben des „Singapore Market Report“ zusammengestellte Tabelle.

Es wurden ausgeführt:

Artikel.		Nach Großbritannien.		Nach den Vereinigten Staaten von Amerika.		Nach dem Europäischen Kontinent.		Gesammtausfuhr.	
		1880.	1879.	1880.	1879.	1880.	1879.	1880.	1879.
Gambir	Pikuls	357 920	362 570	187 696	160 246	126 765	125 323	672 381	648 139
Würfelgambir	„	44 670	40 624	24 486	32 079	2 175	1 339	71 331	74 042
Zinn	„	13 882	9 350	106 663	80 673	678	4 099	121 223	94 122
Sagomehl	„	212 596	193 750	4 883	25 474	12 623	265	230 102	219 489
Perlsago	„	95 109	98 392	2 348	2 597	8 178	14 218	105 635	115 207
Schwarzer Pfeffer	„	66 323	72 651	49 878	79 589	40 912	60 788	157 113	213 028
Weißer Pfeffer	„	20 250	35 655	242	2 202	4 242	8 539	24 734	46 396
Gutta percha	„	45 515	52 636	196	220	4 018	3 054	49 729	55 910
Muskatnüsse und Macisblüthe	„	233	985	2 299	4 268	43	589	2 575	5 842
Kaffee	„	19 948	16 462	6 277	22 324	15 583	22 795	41 808	61 581
Sapanholz	„	2 886	3 921	102	1 245	1 905	1 007	4 893	6 173
Rotang	„	70 742	41 694	70 212	60 262	10 511	7 814	151 465	109 770
Häute	„	48 783	41 917	3 296	2 286	3 184	5 949	55 263	50 152
Oelsamen	„	35	—	—	—	12 303	9 664	12 338	9 664
Kautschuk: India Rubber	„	53	260	101	12	311	129	465	401
„ Borneo Rubber	„	6 029	4 145	1 470	1 089	—	—	7 499	5 234
Hörner	„	8 328	6 740	—	—	7 666	5 579	15 994	12 319
Malakkarohr	Tausend	234	361	—	—	190	362	424	723
Drachenblut	Pikuls	351	230	—	—	—	—	351	230
Katechu	„	6 312	—	23 377	37 142	3 578	4 385	33 267	41 527
Dammarharz	„	1 840	2 889	401	933	1 468	1 408	3 709	5 230
Kopalgummi	„	6 837	1 300	17 348	18 529	—	—	24 185	21 529
Benzoë	„	2 674	1 973	—	—	—	—	2 674	1 973
Stocklack	„	1 343	212	—	—	—	—	1 343	212
Schildkrötenschalen	„	27	3	—	—	4	55	31	58
Perlmutterschalen	„	490	806	122	225	—	—	612	1 031
Tapioka	„	156 216	83 041	32 997	25 820	12 787	10 373	202 000	119 234
Gummi Cambodja	„	240	273	—	—	—	—	240	273

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 320.

Direkt nach Deutschen Häfen wurden von diesen Produkten verschifft:

Artikel.		In Schiffen unter Deutscher Flagge. 1880.	1879.	In Schiffen unter fremder Flagge. 1880.	1879.	Zusammen. 1880.	1879.
Gambir	Pikuls	18 265	16 195	—	12 157	18 265	28 352
Würfelgambir	„	—	397	—	295	—	692
Zinn	„	412	95	—	170	412	265
Sagomehl	„	6 662	2 522	712	7 607	7 374	10 129
Schwarzer Pfeffer	„	9 403	13 605	—	10 044	9 403	23 649
Weißer Pfeffer	„	269	1 098	—	901	269	1 999
Zinn	„	—	—	—	10	—	10
Gutta percha	„	19	—	22	92	41	92
Muskatnüsse	„	—	—	—	57	—	57
Kaffee	„	1 369	309	174	930	1 543	1 239
Rotang	„	4 647	4 864	268	1 266	4 915	6 130
Häute	„	—	—	—	340	—	340
Sapanholz	„	184	—	—	—	184	—
Malakkarohr	Stück	54 700	99 050	19 200	22 225	73 900	121 275
Katechu	Pikuls	—	2 151	—	1 820	—	3 971
Dammarharz	„	—	18	132	—	132	18
Kopalgummi	„	92	—	—	—	92	—
Benzoë	„	3	88	—	67	3	155
Tapioka	„	1 188	1 078	60	1 720	1 248	2 798
Gewürznelken	„	—	—	—	44	—	44
Drachenblut	„	—	—	23	—	23	—
Tallow Seeds	„	—	102	—	—	—	102
Kopra	„	653	—	—	154	653	154
Schildkrötenschalen	„	—	—	1	—	1	—
Kaufmannsgüter	Kisten	—	8	—	9	—	17
Privateffekten	„	7	—	—	17	7	17

Einfuhr.

Von dem Werthe der Gesammteinfuhr von 60 675 733 Dollars kommen auf die Einfuhr aus:

	1880. Dollars.	1879. Dollars.
Großbritannien	15 236 569	11 612 358
den Britischen Kolonien	15 630 288	15 352 182
anderen Ländern	23 739 897	24 649 344

Bezüglich der letzteren Länder kamen auf die Einfuhr aus:

	1880. Dollars.	1879. Dollars.
Amerika	441 025	476 630
Arabien	9 218	3 060
Borneo	12 955	44 367
China	1 114 017	1 912 703
Deutschland	671 865	550 028
Frankreich	803 928	783 088
Französisch-Cochinchina	336 389	221 857
Französisch-Ostindien	965 603	1 681 510
Italien	67 715	92 077
Japan	644 567	136 538
der Malayischen Halbinsel	2 989 770	3 247 673
den Natunas	150 818	153 350
den Niederlanden	39 426	80 443
Niederländisch-Ostindien	9 312 738	9 184 466
Oesterreich	53 440	17 011
den Philippinen	502 284	553 839
Portugiesisch-Ostindien	—	8 870
Sarawak	773 316	842 037
Siam	4 791 171	4 563 789
Spanien	320	540
der Türkei	56 800	74 600

Aus Deutschland, und zwar über Hamburg direkt, wurden eingeführt:

	1880 für Dollars	1879 für Dollars
Baumwollwaaren	47 570	34 000
Baumwollgarn	110	1 974
Baumwolltwist	2 100	—
Bier	90 523	74 875
Branntwein	400	2 235
Brot und Biskuits	2 450	300
Bücher	985	870
Cement	5 810	3 752
Eisenwaaren	8 773	20 975
Farben	3 100	9 150
Früchte, eingemachte	3 000	8 115
Galanteriewaaren	2 725	9 080
Glaswaaren	27 815	23 460
Golddraht	1 002	—
Hüte	6 500	8 530
Kupferwaaren	2 100	760
Kurz-Messerschmiedwaaren	71 478	61 948
Leder und Lederwaaren	—	1 750
Lichte	11 230	36 930
Maschinen und Maschinentheile	585	1 010
Medikamente	3 077	3 960
Messingwaaren	6 535	—
Musikalische Instrumente	3 182	6 815
Nägel und Nageleisen	13 245	2 200
Papier	18 830	—
Parfumerien	1 660	2 485
Perlen	6 655	1 625
Provisionen	21 600	8 385
Putz- und Strumpfwaaren	35 265	19 705
Roheisen	100	8 810
Sattlerwaaren	502	—
Seidenwaaren	2 880	800
Seife	—	100
Schießpulver	8 300	9 375
Schiffsartikel	4 920	20 729
Schirme	6 300	25 850
Schreib- rc. Materialien	5 015	3 353
Spielkarten	4 200	2 530
Spirituosen	4 575	12 550
Stahl	6 075	15 475
Steinkohle	—	16 045
Streichhölzer	95 550	23 075
Tabak	100	450
Tauwerk	1 600	760
Theer und Pech	700	—
Töpferwaaren	14 510	1 201
Uhren	—	8 400
Waffen und Munition	46 315	8 390
Weine	3 335	2 508
Wollwaaren	64 333	43 161
Zink	850	150
Zinnwaaren	1 060	1 030

Schifffahrt.

Angekommene Schiffe.

Nationalität.	Dampfschiffe. Mit Ladung. Anzahl.	Dampfschiffe. Mit Ladung. Tonnengehalt.	Dampfschiffe. In Ballast. Anzahl.	Dampfschiffe. In Ballast. Tonnengehalt.	Segelschiffe. Mit Ladung. Anzahl.	Segelschiffe. Mit Ladung. Tonnengehalt.	Segelschiffe. In Ballast. Anzahl.	Segelschiffe. In Ballast. Tonnengehalt.	Zusammen Schiffe. Anzahl.	Zusammen Schiffe. Tonnengehalt.
Amerikanische	—	—	—	—	22	22 732	15	13 061	37	35 793
Arabische	—	—	—	—	2	1 400	—	—	2	1 400
Belgische	2	2 250	—	—	—	—	—	—	2	2 250
Britische	1 121	825 917	15	11 597	219	178 938	50	44 276	1 405	1 060 728
Dänische	5	4 294	—	—	—	—	—	—	5	4 294
Deutsche	33	34 612	3	2 731	64	50 776	5	1 499	105	89 618
Französische	76	136 345	—	—	11	4 219	—	—	87	140 564
Hawaiische	—	—	—	—	1	886	—	—	1	886
Italienische	8	8 630	—	—	23	18 380	1	536	32	27 546
Japanische	1	612	—	—	—	—	—	—	1	612
Liberische	2	1 269	—	—	—	—	—	—	2	1 269
Niederländische	34	28 819	—	—	79	12 233	1	303	114	41 355
Norwegische	3	3 361	—	—	1	582	—	—	4	3 943
Oesterreichische	8	11 733	—	—	1	1 629	—	—	9	13 362
Portugiesische	—	—	—	—	4	1 220	1	750	5	1 970
Russische	11	17 313	—	—	1	1 365	—	—	12	18 678
von Sarawak	29	7 395	—	—	—	—	—	—	29	7 395
Siamesische	29	11 539	—	—	55	25 783	—	—	84	37 322
Spanische	67	49 910	—	—	—	—	1	608	68	50 518
Zusammen	1429	1 143 999	18	14 328	483	320 143	74	61 033	2004	1 539 503

Abgegangene Schiffe.

Nationalität.	Dampfschiffe. Mit Ladung. Anzahl.	Dampfschiffe. Mit Ladung. Tonnengehalt.	Dampfschiffe. In Ballast. Anzahl.	Dampfschiffe. In Ballast. Tonnengehalt.	Segelschiffe. Mit Ladung. Anzahl.	Segelschiffe. Mit Ladung. Tonnengehalt.	Segelschiffe. In Ballast. Anzahl.	Segelschiffe. In Ballast. Tonnengehalt.	Zusammen. Schiffe. Anzahl.	Zusammen. Schiffe. Tonnengehalt.
Amerikanische	—	—	—	—	31	27 609	7	8 444	38	36 053
Arabische	—	—	—	—	1	573	—	—	1	573
Belgische	2	2 250	—	—	—	—	—	—	2	2 250
Britische	1109	825 351	37	44 489	198	116 642	30	25 182	1374	1 011 664
Dänische	5	4 294	—	—	—	—	—	—	5	4 294
Deutsche	32	33 675	5	4 600	25	14 782	43	36 093	105	89 150
Französische	78	139 462	—	—	8	2 303	2	674	88	142 439
Hawaiische	—	—	—	—	—	—	1	886	1	886
Italienische	8	8 630	—	—	7	5 133	15	12 500	30	26 263
Japanische	1	612	—	—	—	—	—	—	1	612
Liberische	2	1 269	—	—	—	—	—	—	2	1 269
Niederländische	35	29 663	—	—	78	10 241	4	1 670	117	41 574
Norwegische	2	2 008	—	—	2	1 164	—	—	4	3 172
Oesterreichische	8	11 733	—	—	—	—	1	1 629	9	13 362
Portugiesische	—	—	—	—	4	1 220	1	750	5	1 970
Russische	11	17 313	—	—	1	1 365	—	—	12	18 678
von Sarawak	29	7 395	—	—	—	—	—	—	29	7 395
Siamesische	29	11 539	—	—	—	—	54	25 148	83	36 687
Spanische	67	49 910	—	—	1	608	—	—	68	50 518
Zusammen	1418	1 145 104	42	49 089	356	181 640	158	112 976	1974	1 488 809

Von den angekommenen 105 Deutschen Schiffen von zusammen 89 618 Reg.-Tonnen brachten 36 Segelschiffe von zusammen 39 132 Reg.-Tonnen und 2 Dampfer von 2057 Reg.-Tonnen Steinkohle von Englischen Kohlenhäfen.

Mit Stückgütern kamen 4 Segelschiffe (2107 Reg.-Tonnen) von Hamburg, mit Petroleum kam 1 Schiff (930 Reg.-Tonnen) von New-York.

Ladung für Singapore löschten 9 von Hamburg kommende, nach Schanghai durchpassirende Dampfer.

Reis von Saigon und Bangkok brachten 10 Segelschiffe (3649 Register-Tonnen) und ein Dampfer (934 Register-Tonnen). 6 Segelschiffe (2431 Register-Tonnen) und 3 Dampfer (2992 Register-Tonnen) beförderten 3364 Chinesische Passagiere (gegen 3506 im Vorjahre) von Swatau und Hongkong nach Singapore.

10 Dampfer passirten Singapore auf der Reise von China nach Europa.

Von den mit Produkten des Malayischen Archipels versegelten Deutschen Schiffen gingen

5	Schiffe	von zusammen 5348	Register-Tonnen	nach London,
2	„ „	„ 1649	„	„ Hamburg,
1	Schiff	„ 889	„	„ Liverpool,
1	„	„ 1142	„	„ New-York,
1	„	„ 512	„	„ Marseille.

Vier Schiffe von zusammen 1541 Register-Tonnen klarirten mit Holzladungen nach Chinesischen Häfen aus.

VII.]

Svaneke.

Verkehr mit Deutschland im Jahre 1881.

Während des vergangenen Jahres wurden aus Deutschland hier eingeführt etwa 70 000 Pfund Salz von Swinemünde, ferner 500 Tonnen Kartoffeln ebendaher und 100 Klaftern Holz von Rügenwalde.

Nach Deutschland ausgeführt wurden:

etwa 350 Tonnen gesalzener Hering, „ 25 000 Wall frischer Hering, „ 12 000 Pfund geräucherter Hering } nach Swinemünde, Wollin, Cöslin, Stolp und Colberg,
„ 1 000 Stück frische Lachse, hauptsächlich über Rönne,
„ 1 100 Tonnen Weizen nach Kiel,
etwas roher und behauener Granit nach Wismar und Rügenwalde.

Das Jahr 1881 war sowohl für die Landleute, als für die Fischer und für die Frachtfahrt ein sehr ungünstiges, der Handel daher auch ein nur geringer.

V.]

Gibraltar.

Jahresbericht für 1881.[1])

Den frühern Jahresberichten ist betreffs der Handels- und Geschäftsverhältnisse wenig Neues hinzuzufügen, da Gibraltar als Handelsplatz seine Wichtigkeit verloren hat, Nichts produzirt und, was Import anbelangt, das Eingeführte meist nur zur Deckung des hiesigen Konsums dient. Die Zolleinnahmen seitens der hiesigen Regierung für Wein und Spirituosen während des Jahres beliefen sich auf 10 458 Pfund Sterling, indem 237 066 Englische Gallonen Wein und 37 471 Englische Gallonen Spirituosen eingeführt worden sind.

Aus Deutschland kamen einige Sendungen Cigarren an, welche nur langsam Absatz fanden.

Von Deutschem Tabak wurde nur sehr wenig importirt, und die größern Partien Tabak, welche von Hamburg anlangten, waren meist fremden Ursprungs.

Der Verkehr von Dampfern hier ist in stetem Zunehmen begriffen; es haben im Berichtjahre 4827 Dampfschiffe von 3 616 883 Register-Tonnen aller Nationalitäten, gegen 4331 von 3 033 318 Register-Tonnen im Vorjahre, unseren Hafen berührt, und ihre Zahl hat mithin um 496 Schiffe und 583 565 Register-Tonnen zugenommen.

Die Importation Englischer Steinkohle ist sehr bedeutend gewesen, die Konkurrenz der Einfuhr ist indessen so groß, daß der Preis so sehr herunter gedrückt worden ist, daß der Verdienst auf diesen Haupteinfuhrartikel sehr geschmälert worden ist.

Die Kohle wird in schwimmenden Magazinen (Hulks) in unserm Hafen gelagert, und es sind dieselben seitens der hiesigen Regierung in der Anzahl begrenzt, und es sind in ihnen starke Abgaben zu entrichten. Die meisten Dampfer laufen behufs Ergänzung ihres Kohlenbedarfs und zur Entgegennahme von Orders den hiesigen Hafen an.

Was die Wechselkurse betrifft, so blieben dieselben mit wenig Unterschied denjenigen des Vorjahrs gleich.

Nach dem letzten Census, welcher am 3. April 1881 aufgenommen wurde, hat Gibraltar eine Einwohnerzahl von 18 381 Seelen, exklusive der Militärbesatzung, und es hat die Bevölkerung seit dem im Dezember 1878 aufgenommenen Census sich um 367 Seelen vermehrt. Seitens der Britischen Regierung wird dahin gestrebt, die Einwohnerzahl so viel als möglich zu vermindern, um Uebervölkerung zu vermeiden. Den Fremden wird daher der Aufenthalt hierselbst nur auf kurze Zeit gestattet. In Folge dieses Umstandes hat die zwei Englische Meilen von hier entfernte Spanische Grenzstadt La Linea de la Concepcion sich in den letzten Jahren sehr vergrößert, und es wird unaufhörlich daran gebaut. Die große Anzahl von Arbeitern, welche im hiesigen Hafen für das Kohlengeschäft nöthig sind und größtentheils aus Ausländern bestehen, findet daselbst Unterkunft.

Aus Deutschen Häfen direkt kamen hier 14 Schiffe an, gegen 6 im Vorjahre. Sie hatten nur einen kleinen Theil ihrer Ladungen für Gibraltar; dieselben bestanden meist aus Stückgütern und Tabak. Es waren sämmtlich Dampfschiffe, zusammen einen Gehalt von 8477 Register-Tonnen ausmachend. Davon kamen 11 von Hamburg, 1 von Königsberg, 1 von Danzig und 1 von Stettin. Von nichtdeutschen Schiffen gingen nach Deutschen Häfen 125 von zusammen 77 674 Register-Tonnen, gegen 83 von 61 375 Register-Tonnen im Vorjahre, und zwar gingen 54 nach Hamburg, 33 nach Bremen, 14 nach Altona, 14 nach Bremerhaven, 3 nach Stettin, 2 nach Geestemünde, 1 nach Danzig, 1 nach Leer, 1 nach Nordenham, 1 nach Flensburg und 1 nach Nordenhausen. Unter den eingelaufenen 83 Deutschen Schiffen befanden sich 4 Fahrzeuge der Kriegsmarine, so daß 79 Deutsche Handelsschiffe von zusammen 48 022 Register-Tonnen im Jahre 1881, gegen 83 Schiffe von 51 564 Register-Tonnen im Vorjahre, hier verkehrt haben, darunter 61 Dampfschiffe. Von diesen liefen in dem genannten Jahre 59 wieder aus. Am Jahresschlusse waren 2 Deutsche Dampfschiffe anwesend. Unter Haverei kam hier ein die nach Stralsund gehörende Deutsche Bark „Die Heimath", welche von Cardiff mit einer Ladung Kohle hier einlief und nach Vollendung der nöthigen Reparaturen ihre Reise nach East London in Südafrika fortsetzte.

Die überhaupt während des Jahres 1881 hier ein- und ausgelaufenen Schiffe vertheilen sich auf die verschiedenen Flaggen folgendermaßen:

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I S. 510.

Eingelaufen.

Nationalität	Mit Ladung.						In Ballast.						Ueberhaupt.	
	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Zusammen.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Zusammen.			
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
der Vereinigten Staaten von Amerika	—	—	13	6 622	13	6 622	—	—	1	429	1	429	14	7 051
Belgische	29	31 392	—	—	29	31 392	1	862	—	—	1	862	30	32 254
Dänische	29	25 280	7	1 610	36	26 890	—	—	—	—	—	—	36	26 890
Deutsche	58	41 308	18	4 721	76	46 029	3	1 993	—	—	3	1 993	79	48 022
Britische	3587	2 966 911	325	63 320	3912	3 030 231	79	49 889	51	10 455	130	60 344	4042	3 090 575
Französische	275	196 689	27	5 843	302	202 532	9	2 647	2	131	11	2 778	313	205 310
Griechische	26	20 846	20	7 466	46	28 312	—	—	2	866	2	866	48	29 178
Italienische	54	71 675	73	29 233	127	100 908	—	—	3	1 764	3	1 764	130	102 672
Niederländische	59	43 085	18	2 621	77	45 706	1	923	1	142	2	1 065	79	46 771
Norwegische	109	53 348	52	20 374	161	73 722	9	3 147	9	3 461	18	6 608	179	80 330
Oesterreichische	—	—	33	16 208	33	16 208	—	—	2	866	2	866	35	17 074
Portugiesische[1]	1	287	100	4 353	101	4 640	—	—	28	1 764	28	1 746	129	6 386
Russische	12	8 559	14	5 671	26	14 230	—	—	3	1 888	3	1 888	29	16 118
Schwedische	46	25 209	21	7 499	67	32 708	—	—	1	128	1	128	68	32 836
Spanische[1]	367	65 462	685	8 795	1052	74 257	69	6 423	128	2 087	197	8 510	1249	82 767
Türkische	—	—	—	—	—	—	3	185	—	—	3	185	3	185
Chinesische	—	—	—	—	—	—	1	763	—	—	1	763	1	763
Liberianische	—	—	1	682	1	682	—	—	—	—	—	—	1	682
Jerusalemische	—	—	1	44	1	44	—	—	1	44	1	44	2	88
Uruguayische	—	—	1	482	1	482	—	—	—	—	—	—	1	482
Zusammen	4652	3 550 051	1409	185 544	6061	3 735 595	175	66 832	232	24 007	407	90 839	6468	3 826 434

Ausgelaufen.

Nationalität	Mit Ladung.						In Ballast.						Ueberhaupt.	
	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Zusammen.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Zusammen.			
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
der Vereinigten Staaten von Amerika	—	—	14	7 199	14	7 199	—	—	1	429	1	429	15	7 628
Belgische	28	29 918	—	—	28	29 918	1	862	—	—	1	862	29	30 780
Dänische	28	24 220	4	984	32	25 204	—	—	3	626	3	626	35	25 830
Deutsche	55	38 650	16	3 921	71	42 571	4	2 334	2	800	6	3 134	77	45 705
Britische	3265	2 776 364	281	51 927	3 546	2 828 291	410	245 257	83	14 596	493	259 853	4 039	3 088 144
Französische	272	193 957	24	4 600	296	198 557	11	4 492	5	529	16	5 021	312	203 578
Griechische	26	20 846	21	7 897	47	28 743	—	—	3	1 146	3	1 146	50	29 889
Italienische	55	72 613	60	26 171	115	98 784	—	—	12	3 923	12	3 923	127	102 707
Niederländische	59	43 509	12	1 933	71	45 442	1	921	7	830	8	1 754	79	47 196
Norwegische	105	51 366	49	19 758	154	71 124	13	5 119	10	3 611	23	8 730	177	79 854
Oesterreichische	—	—	30	14 883	30	14 883	—	—	2	876	2	876	32	15 759
Portugiesische[1]	1	287	83	3 710	84	3 997	—	—	41	2 720	41	2 720	125	6 717
Russische	13	9 542	14	5 680	27	15 222	—	—	1	643	1	643	28	15 865
Schwedische	47	26 256	16	5 431	63	31 687	—	—	5	1 149	5	1 149	68	32 836
Spanische[1]	345	63 706	91	3 976	436	67 682	88	7 474	634	6 042	722	13 516	1 158	81 198
Türkische	—	—	—	—	—	—	3	185	—	—	3	185	3	185
Chinesische	—	—	—	—	—	—	1	763	—	—	1	763	1	763
Liberianische	—	—	1	682	1	682	—	—	—	—	—	—	1	682
Jerusalemische	—	—	2	88	2	88	—	—	—	—	—	—	2	88
Uruguayische	—	—	1	482	1	482	—	—	—	—	—	—	1	482
Zusammen	4299	3 351 234	719	159 322	5 018	3 510 556	532	267 410	809	37 920	1341	305 330	6 359	3 815 886
Ein- und ausgelaufen zusammen	8951	6 901 285	2128	344 866	11 079	7 246 151	707	334 242	1041	61 927	1748	396 169	12 827	7 642 320

[1] Cabotage inbegriffen.

IX.] # Leon (Nicaragua).

Jahresbericht für 1880.

Das Jahr 1880 ist für Nicaragua eine Periode des Segens und des Fortschritts gewesen. Im Genusse ungestörten Friedens nach Außen und im Innern und von einer einsichtsvollen Regierung geleitet, konnte es sich der Entwickelung seines Ackerbaues und seines Handels widmen, und das Bild, welches sich von diesem Staat entrollen läßt, ist ein sehr erfreuliches. Es zeigt eine Verbesserung der staatlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse des Landes, eine Vermehrung der Produktion und des Umsatzes und demzufolge Zunahme des öffentlichen und privaten Wohlstandes.

Die wirthschaftliche Lage des Landes wurde verbessert, und indem man die Ausgaben allein den praktischen Bedürfnissen widmete und die Einnahmen zu steigern wußte, erzielte man einen bedeutenden Ueberschuß, der zur Abtragung der Staatsschuld angewandt wurde. Die gesammte Staatsschuld betrug zu Anfang des Jahres: 1 976 000 Pesos von denen im Laufe desselben 630 000 Pesos getilgt wurden, so daß dieselbe jetzt nur noch 1 346 000 Pesos beträgt, dem gegenüber der Staatsschatz 473 000 Pesos in Silber enthält.

Die Haupteinnahmequelle bildete der Einfuhrzoll, dessen Ertrag in den letzten Jahren eine bedeutende Vergrößerung erfahren und sich z. B. gegen 1860 verdreifacht hat, mit einem Reinertrag von 447 000 Pesos.

Die Summe der Einnahme betrug 1 600 000, die der Ausgabe 1 381 000 Pesos.

Eisenbahnen. Die Strecke zwischen Corinto und Chinandega konnte mit Ausnahme der Brücke über den Meeresarm Paso Caballo zu Anfang des Jahres fertig gestellt werden. Mit dem Weiterbau der Bahn via Leon nach Leon viejo am See von Managua (45 Englische Meilen) und von Managua nach Granada (32 Englische Meilen) wurde mit dem Amerikaner H. D. B. Norris ein Kontrakt abgeschlossen, wonach er dieselbe für den Preis von etwa 14 200 Pesos pro Englische Meile fertigzustellen hat. Die Linie wird im März 1882 bis Leon in Betrieb sein und ein Jahr später Leon viejo erreichen, von wo Kommunikation per Dampfer mit Managua (Italienische Unternehmung, P. Giusto) eingerichtet ist (seit April 1881 vorhanden). Die Post- und Diligenceverbindung erreichte auf den alten Strecken eine größere Pünktlichkeit, man beförderte im Jahre 300000 Bestellungen.

Die Ausdehnung des Telegraphennetzes betrug am Schlusse des Jahres 314 Englische Meilen, projektirt war außerdem und wurde im Oktober 1881 ausgeführt eine Verbindung mit Ocotal im Norden und Juigalpa im Osten, im Ganzen 737 Englische Meilen. Es werden danach seit jener Zeit alle nennenswerthen Plätze des Landes mit Ausnahme von San Juan del Norte telegraphisch verbunden. Befördert wurden im Jahre 50 000 Telegramme. Mit der Vollendung des Kabels der Compañia de Centro y Sud-America (Kontrakt mit Nicaragua am 5. Juli 1880 abgeschlossen) wird uns endlich die gewünschte direkte Verbindung mit dem Welttelegraphen.

Der Dampfschifffahrt auf dem Rio San Juan (Italienische Kompagnie Pellas) stellten sich ernste Hindernisse durch Verflachung des Flusses und Versandung des Hafens Greytown in den Weg, denen man zwar entgegen zu arbeiten suchte, aber ohne die gehörige Energie, so daß eine bedeutende Störung des Betriebs zu befürchten steht.

Die Eröffnung eines Kanals durch die Landenge von Tizitapa zwischen den beiden großen Seen ist in Aussicht genommen; mittlerweile sieht man der Aufstellung einer eisernen Brücke (in England bestellt) über den Wasserarm besagter Landenge entgegen.

Neue Landstraßen nach Segovia und von Matagalpa nach der Ostküste zur Erleichterung des Viehtransports und Exports wurden projektirt, doch hat die letztere wenig Aussicht auf Ausführung, da ein geeigneter Unternehmer nicht gefunden werden konnte.

Die Durchstechung des Isthmus zwischen dem Granada-See und dem Stillen Ocean behufs Anlage eines Kanals kam wieder lebhaft zur Sprache. Im Anfang des Jahres wurde eine Amerikanische Gesellschaft, Sociedad provisional del canal maritimo, mit General Grant und Ammon an der Spitze, gebildet, und von ihr ein bevollmächtigter Ingenieur ins Land gesandt. Besagter Gesellschaft wurde im Mai durch den hiesigen Kongreß die Konzession für 99 Jahre ertheilt; seitdem ruht die Angelegenheit fast ganz.

Diese geringe Interessebekundung für eine so wichtige Frage entspricht der Denkweise des Volkes, das durch den Kanal ein Aufgebenmüssen seiner Gewohnheiten und Lebensweise befürchtet.

Ackerbau. In vieler Hinsicht durch neue Institutionen begünstigt, lieferte er im Berichtjahre trotz seiner Mißernte im Mai, die Folge eines wasserüberreichen Winters war, ein erfreuliches Resultat.

Die größte Aufmerksamkeit wurde dem Kaffee-Anbau gewidmet, der sich über den ganzen Höhenzug von Managua und Theile der Höhen von Rivas erstreckt. In dem nordöstlichen Chinandega nahm die Kultur ab, und in Segovia, Matagalpa und Chontales gewann sie trotz einer Prämie von 5 Centavos, welche die Regierung für jede Pflanze bezahlt, wenig Boden, woran wohl hauptsächlich schlechte Verbindungsstraßen Schuld sind. Da man in dieser Beziehung Abstellungen zu machen bestrebt ist, und die Arbeitergesetze dem Kaffeepflanzer jetzt etwas günstiger sind, so wird man, wenn die Preise des Artikels sich nicht noch bedeutend verschlechtern, auch in diesen Distrikten die Pflanzungen ausdehnen. Versuche mit Arabischem Samen aus Liberia fielen sehr günstig aus. Man zählt im Ganzen jetzt in der Republik 22 900 000 gesäte Kaffeebäume und erwartet für 1881 eine Ernte von 70 000 Spanischen Centnern. Die Rente, welche dieser Zweig trotz der schlechten Marktpreise noch giebt, wird auf 15 pCt. vom Anlagekapital geschätzt.

Die Produktion betrug 45 280 Spanische Centner im Werthe von 465 000 Pesos, deren Ausfuhr sich wie folgt vertheilte:

nach England	21 616	Spanische Centner,	
„ Deutschland	4 390	„	„
„ Frankreich	3 444	„	„
„ Italien	3 350	„	„
„ Nordamerika.....	12 480	„	„

Die Produktion des Kakao die in den Jahren 1877 und 1878 in Folge von Mißernten eine bedeutende Abnahme erlitten hatte, erreichte im Berichtjahre wieder annähernd die Höhe früherer Jahrgänge und machte trotz des gesteigerten Konsums im Lande eine kleine Ausfuhr nach Centralamerika von 66 000 Pfund, im Werthe von 31 500 Pesos, möglich. Der Preis im Lande bewegte sich zwischen $3\frac{1}{2}$ und $4\frac{1}{2}$ Pesos für den Medio, (Maß von etwa 8 Pfund Gewichtsinhalt). Die Qualität war vorzüglich.

Mais lieferte, wie bereits bemerkt, eine völlige Mißernte und mußte von außerhalb bezogen werden. Die Regierung selbst führte bedeutende Quantitäten aus San Francisko ein, um einer Theuerung vorzubeugen.

Reis lieferte ein ähnliches ungünstiges Resultat, und war ein Import davon aus Honduras und Salvador anstatt des bisherigen Exports nothwendig.

Zuckerrohr, die Pflanze, für deren Anbau die Bodenverhältnisse wohl am günstigsten sind, hatte an den alten Uebelständen zu leiden. Mangel an Kapital, Arbeitskräften, Umsicht. Für den Export konnte daher wenig Zucker, nur 6715 Centner, im Werthe von 30 400 Pesos gewonnen werden. Der größere Theil wurde im Lande, und zwar zu mehr als der Hälfte zur Bereitung von Branntwein gebraucht, von welchem letzteren auch gegen 9000 Spanische Gallonen zur Ausfuhr nach Centralamerika gelangten.

Der Branntwein ist Regierungsmonopol und ergab 370 000 Pesos mit einem Kostenaufwande von 10 000 Pesos. Der Verkaufspreis einer Quartierflasche war 50 Centavos für 21 Grad Cartier Stärke. Neuerdings wird auch Rum von 24 Grad Cartier gewonnen, dessen Kostpreis für die Verwaltung 75 Centavos und dessen Verkaufspreis 4 Pesos pro Gallone beträgt.

Tabak, gleichfalls Regierungsmonopol, lieferte etwa 350 000 Pfund in einem Werthe von 235 000 Pesos, bei einem Kostenaufwande der Regierung von 100 000 Pesos. Versuche, seine Kultur zu heben, indem man Sachkundige und Pflanzen aus Kuba brachte, fielen nicht vortheilhaft genug aus, um die Leute von ihrem primitiven System abzubringen. Ein kleiner Export nach Hamburg deckte kaum die Kosten, und so wird man bei diesem Artikel wohl lange nicht an eine Hebung denken dürfen, so günstig auch sonst noch die Kulturverhältnisse sein mögen.

Indigo und Baumwolle hatten in den vorigen Jahren eine fast völlige Zerstörung durch die Langosta erfahren. Der Anbau der Baumwolle wurde seitdem aufgegeben; dem Indigo retteten große Anstrengungen in dem betriebsamen Rivas das Leben, und wir haben es im Berichtjahre wieder auf eine Produktion von 80 600 Pfund, im Werthe von 80 600 Pesos gebracht, die ausschließlich nach England exportirt wurden. Die Qualität des Indigo ist gut und findet viel Begehr. Da auch der Preis eine steigende Tendenz verfolgt, so wird dieser Artikel seine alte Bedeutung für das Land wohl wiedergewinnen.

Mit dem Weinbau wurde ein kleiner Versuch gemacht, der einen günstigen Erfolg verspricht.

Viehzucht. Durch Einfuhr von Zuchtvieh, Errichtung einer Zuchtanstalt und geeignete Instruktionen suchte man die geringen Rassen des Landes zu verbessern. Der Import von Rassevieh wird durch Erlaß jedweder Abgabe und durch Rückerstattung der Transportkosten begünstigt.

Rinder. Der Export, 8150 Stück, Werth 114 000 Pesos, war etwas geringer als im Vorjahre, was besonders durch ungünstige Finanzverhältnisse des Hauptabnehmers, Costarica, bedingt wurde. Der Schlachtsteuerausweis ergiebt 46 229 geschlachtete Rinder (Steuer 2½ Pesos pro Stück). Außerdem wurde eine große Anzahl steuerfreier Thiere getödtet, was zusammen eine Anzahl ergiebt, die mit der Zunahme des wichtigen Exports von Häuten übereinstimmt. Einen gleichen Aufschwung nahm das Farmwesen.

Die Produktion von Käse nahm bedeutend zu, und dessen Export nach Centralamerika erreichte die Höhe von 114 000 Pfund, Werth 16 000 Pesos.

Pferde und Maulthiere. Die Zucht derselben hat keine Fortschritte gemacht, der Export der letzteren verminderte sich sogar bedeutend — 102 Stück gegen 480 im Vorjahr.

Der Bergbau ist im Verhältnisse zu dem Metallreichthum in den Distrikten Chontales, Matagalpa und Segowia sehr wenig entwickelt. Die Ausbeute beschränkt sich ausschließlich auf Gold, und dessen Gewinnung wird nur in dem ersteren Bezirke systematisch betrieben, wo zwei größere Englische Kompagnien (Anlagekapital bezw. 625 000 Pesos und 500 000 Pesos, Produktion bezw. 2987 und 5071¾ Englische Unzen 15 bis 20 karätiges Gold) und acht kleine Unternehmer (die zusammen 12 800 Unzen Gold aus 53 000 Tons Erz gewannen). Das goldreiche Segovia produzirte nur 5000 Unzen, und hier findet ein größeres Unternehmen mit genügendem Kapital und sachkundiger Leitung sicher lohnende Ausbeute. In Matagalpa sind Amerikanische Mineure thätig, doch ist deren Arbeit bisher unbedeutend.

Industrie. Dieselbe nimmt nach wie vor eine sehr untergeordnete Stellung ein. Die Großindustrie beschränkt sich auf Zucker- und Branntweingewinnung, worüber bereits unter Ackerbau berichtet ist. Die Gründung einer Seifensiederei haben wir im Jahre 1881 zu erwarten.

Das Kleinhandwerk wird durch hohe Zölle geschützt, leistet aber trotzdem nur in Gerberei, Schusterei und Seilerei (Hängematten) etwas Leidliches, womit es fremde Arbeiten an Preiswürdigkeit überbieten kann.

Man errichtete Gewerbeschulen, von deren Nützlichkeit für dieses Land noch die Beweise fehlen. Versuche, die Strohhutfabrikation einzuführen, scheiterten; fremde Hülfe ist durchaus nothwendig.

Schifffahrt und Handel. Oben ist bereits auf die Hebung der einen und des andern hingewiesen; ehe wir zur Betrachtung der einzelnen Zweige übergehen, schalten wir folgende einleitenden Bemerkungen ein.

Bankwesen. Wir entbehren noch immer hier das so sehr gewünschte Institut einer Hypotheken- und Wechselbank. Einige Kapitalisten unterhandelten mit der Regierung wegen Ertheilung einer privilegirten Konzession, erlangten jedoch wegen zu hoher Forderungen der ersteren kein Resultat.

Geldverkehr. Die zirkulirenden Münzen waren Peruanische Soles, Chilenische und Guatemala-Pesos, deren Import 97 000 Pesos gegen den Export von 120 000 Pesos betrug. Europäisches und Nordamerikanisches Silbergeld kam wenig, Goldgeld kam fast gar nicht vor. Seit Anfang des Jahres wurde eine nicaraguanische Scheidemünze mit Zwangskurs in Umlauf gesetzt und zwar 1 Centavostücke von Nickel, ½, 1 und 2 Realenstücke von Silber (in Summa 100 000).

Papiergeld ohne Zwangskurs zirkulirte zu Ende des Jahres in Höhe von 336 445 Pesos.

Wechsel auf das Ausland waren schwer und nur gegen hohe Prämien zu haben; auf London 14, Hamburg 12, Paris 11, New-York 16 pCt.

Privatzinsfuß 1 bis 2 pCt. für den Monat, wie vorher.

Von Staatspapieren wurden nur die 5procentigen Bonos consolidados (konsolidirte Staatsanleihe) gehandelt, welche als Zahlungsmittel für den Eingangszoll dem Kaufmanne unentbehrlich sind und bis zu pari bezahlt wurden.

Einfuhrzoll. Derselbe wurde bis Ende März 1880 in Höhe von 50 pCt. (zahlbar zur Hälfte in Bonos consolidados, zur anderen in Silber) vom Werthe der Zollfaktura erhoben, später jedoch in derselben Weise von dem Werthe der Produkte, welchen die Multiplikation des Bruttogewichts mit der im Tarif angegebenen Werthseinheit ergiebt.

Schifffahrt. Der Verkehr wurde hauptsächlich durch die Dampferlinien der Royal Mail Steamship Company in Greytown, (zwei Landungen monatlich) und der Pacific Mail Steamship Company mit San Juan del Sur und Corinto, (Landungen je 2 der von Panama kommenden Dampfer und je 1 der von Champerico

und Acajutla kommenden) unterhalten. Ueber den Segelschiffsverkehr lagen uns nur sehr unvollständige Daten vor. Bis Ende Juli des Jahres waren 5 Deutsche und 21 außerdeutsche Schiffe im Hafen von Corinto gelandet. Die Ladung, welche im Laufe des Jahres nach Corinto gebracht wurde, betrug circa 1000 Tonnen pro Segel, größtentheils Französische Waaren. Die Ladung, welche die Segelschiffe einnahmen, bestand fast nur aus Gelbholz und Cedernholz.

Handelsverbindungen. Der größte Theil der Geschäfte wurde mit England abgeschlossen, doch ist eine wesentliche Zunahme des Einflusses Nordamerikas und zu Ungunsten der ersteren zu bemerken. Die Güte der Arbeit und des angewandten Rohmaterials, pünktliche und schnelle Lieferung, Vereinfachung des Geschäfts und Leichtigkeit der Rimessen, Empfehlungen durch solid ausgestattete und sachgemäße Preislisten und Zeitungen, sowie persönliche Besuche ihrer Vertreter haben den Amerikanischen Handelshäusern diese Bevorzugung eingetragen. Der Verkehr mit Deutschland hat geringe Fortschritte gemacht, ihm steht noch ein starkes Vorurtheil, auf frühere schlechte Lieferungen begründet, entgegen, und wenn auch schon manches gegen dessen Ueberwindung gethan wurde, so ist es doch bei Weitem nicht genug. — Das Amerikanische Beispiel in Betreff allgemeiner Bedienung möchte Deutschen Exporteuren sehr zu empfehlen sein, außerdem eine sorgfältige Verpackungsweise mit Berücksichtigung hiesiger Verzollungsweise (nach dem Bruttogewicht); denn darüber laufen noch immer viele Klagen ein.

Einfuhr. Der Werth der Einfuhr belief sich im Ganzen auf 1 470 000 Pesos, bestehend im Wesentlichen aus den im Folgenden behandelten Artikeln.

Baumwollene Stoffe, Shirtings. In Folge der neuen Zollverhältnisse haben sich die Amerikanischen Gewebe wegen geringeren Gewichtes bei gleicher Ellenzahl und besserem Rohmaterial noch mehr eingebürgert. Deutsche Waaren in Amerikanischer Aufmachung würden Absatz finden.

Drillich. Englische Waare wurde bevorzugt, doch fanden auch Deutsche ordinäre Gewebe Absatz.

Druckattun. Auch hierin waren die Englischen Fabrikate bevorzugt, Elsässer und andere Deutsche, wie auch Französische, im Allgemeinen zu theuer, auch ihre Muster dem Geschmacke der zu drei Viertheilen Indianischen Bevölkerung nicht angepaßt. — Fast nur ganz geringe schmale Gewebe finden Verwendung; Granada ist der einzige Platz, wo bessere Qualitäten gehen.

Weiße Spitzen und Besatz-Stickereien. Der Bedarf ist gestiegen; die bunten Besatzstoffe durch jene gänzlich verdrängt worden. Wohlfeile Fabrikate werden vorzüglich gewünscht.

Gaze, Englische Victoria lawns und Englische Bookmuslins im Gebrauch, weniger schwarze Waare, die jedoch bessere Preise erzielt.

Strumpfwaaren. Man sucht stärkere Gewirke, Strümpfe ohne Nähte. Die Vorräthe sind groß, die Preise gedrückt. —

Wollwaaren, Tuche Man begegnet häufig Tuchen Deutscher Fabrikation, deren Muster beliebt sind. Die Qualitäten müssen gering sein; der Verbrauch ist unbedeutend. Fertige Anzüge für Herren fanden jüngst größere Nachfrage.

Decken, halbwollene und reinwollene, geringe und mittlere Qualität Deutscher und Englischer Fabrikation finden guten Absatz, ebenso Flanellhemden.

Leinen ist wenig im Gebrauch. Etwas Bedarf herrscht in mittleren Creas; von Russia sind starke Vorräthe im Lande, die Preise gedrückt. Fertige Herrenwäsche geringer Qualität, leinene und baumwollene, auch farbige für Arbeiter wird begehrt.

Seidenwaaren. Hauptbedarf Umschlagetücher, die man direkt durch die Chinesischen Faktoreien oder deren Agenten in London und San Francisco bezieht. Seidene Kleiderstoffe sind fast gar nicht im Gebrauch.

Hüte. In ordinären Stroh- und Filzhüten guter Bedarf; Deutsches Fabrikat findet Absatz.

Lederwaaren. Kalbleder und Lackleder sind stark begehrt, doch ist bei deren Zubereitung und Verpackung besondere Rücksicht auf das hiesige Klima zu nehmen.

Metallwaaren. Eisen- und Stahlwaaren. Die Englischen Waaren wurden keineswegs vor den Deutschen bevorzugt; den Lieferungen der letzteren ist nur noch eine sorgfältigere Sortirung anzuempfehlen, das heißt, es darf nicht Ausschußwaare mit guter untermischt werden. Die Amerikanische Arbeit ist entschieden die beste und bevorzugte, und selten findet man ebenbürtiges Deutsches Fabrikat unter den wichtigeren Werkzeugen, von denen Aexte, Hämmer, Hacken, Spaten ꝛc. große Abnahme finden.

Nägel und Schrauben. Die Amerikanischen Pennynails sind nachahmungswerth. Von Drahtstiften und Schrauben liefert uns Deutschland ein großes Quantum. —

Schlösser. Von Deutschen Fabrikaten gingen nur die geringeren; in besserer Waare wurden Amerikanische Fabrikate bevorzugt.

Schmiedeeisen. Verbrauch gering.

Milan-Stahl wurde ziemlich viel consumirt.

Lampen. Petroleumlampen wurden mehr eingeführt als gebraucht wurden; fast nur geringe Sorten gehen. Der Consum von größeren und Kronleuchtern ist gering.

Maschinen. Nähmaschinen. Die Amerikanische Domestik wurde überwiegend verlangt, weil sie wohlfeiler ist, als alle ähnlichen Fabrikate. Größere Handwerker-Maschinen Deutschen Ursprunges fanden gute Aufnahme.

Porzellan und Glaswaaren. Wohlfeilere Fayence- und Thonwaaren, sowie ordinäre Trinkgläser finden einigen Absatz.

Wegen Mais siehe oben unter „Ackerbau".

Von Mehl wird der ganze Konsum durch San Francisco gedeckt.

Liköre. Zoll sehr hoch, besonders auf starke (sie zahlen 40 Centavos pro Flasche) daher Konsum gering.

Wein. Französischer wird bevorzugt, auch Kalifornischer schafft sich reichlichen Eingang.

Bier. Deutsche Marken haben die Englischen ganz verdrängt, und es ist zu wünschen, daß ihr guter Ruf nicht durch Lieferungen einzelner schlechter Partieen, wie vorgekommen, verdorben wird. Man bezahlt eher eine Kleinigkeit mehr, um dafür die Sicherheit reeller Lieferung zu haben; in Betracht kommt besonders dabei, daß Zoll und Unkosten den Originalpreis mehr als verdoppeln.

Petroleum Deutscher Packung ist einführbar.

Droguen und Apothekerwaaren. Verbrauch größtentheils auf die wohlfeilern Medikamente in geringer Qualität beschränkt. Patent-Medizinen von Lammen und Kemp finden viel Nachfrage.

Ausfuhr.

Der Werth der Ausfuhr betrug im Ganzen 2 057 000 Pesos, übertraf also den der Einfuhr um ein Drittel. Die wesentlichsten Artikel desselben wurden bereits unter Ackerbau besprochen.

Es sind nur noch die folgenden zu erwähnen:

Rohgummi. Mit dem Anbau des Gummibaumes wurden nur unscheinbare Versuche gemacht. — Das ausgeführte Quantum

(1 645 000 Pfund) wurde größtentheils von der Oſtküſte, wenig in Chinandega geſammelt. Der günſtige Preis veranlaßte im Berichtjahre ein eifrigeres Sammeln als früher.

Häute. Getrocknete Ochſenhäute werden mehr und mehr ausgeführt und bilden einen der wichtigſten Exportartikel für den Weſten, noch mehr aber hat die Ausfuhr von Wildhäuten zugenommen. Der Export von erſteren betrug 1 600 000 Pfund = 106 000 Peſos Werth, der von letzteren 263 000 Pfund = 61 000 Peſos Werth.

Gelbholz. Ausfuhr 14 000 Tonnen; Baumſchläge noch reichlich vorhanden.

Cedernholz, früher Hauptbezugsartikel Deutſchlands, ſeit der Zollerhöhung faſt gar nicht dahin ausgeführt, hat durch letzteren Umſtand große Einbuße in der Nachfrage erlitten. Der Abſatz hat ſich von 4 Millionen Engliſchen Fuß, im Werthe von 78 000 Peſos im Jahre 1879 auf 2 Millionen Engliſche Fuß im Jahre 1880 vermindert.

X.]

Buenos Aires.

Auswärtiger Handel der Argentiniſchen Republik im Jahre 1880.[1])

Nach der veröffentlichten amtlichen Handelsſtatiſtik für das Jahr 1880 betrug der Geſammtwerth des Handels mit dem Auslande in dem genannten Jahre

in der Einfuhr..... 44 066 996 Peſos fuertes,
in der Ausfuhr..... 56 497 423 „ „
Zuſammen ...100 564 419 Peſos fuertes.

Das ergiebt gegen das Jahr 1879 eine Vermehrung um 7 931 229 Peſos fuertes.

Dieſe Vermehrung kommt jedoch ausſchließlich dem Export zu Gute, da die Einfuhr ſich ſogar um 800 907 Peſos fuertes vermindert hat. Dagegen iſt die Ausfuhr um den ſehr erheblichen Betrag von 8 732 136 Peſos fuertes geſtiegen, ſo daß eine Handelsbilanz von 12 430 427 Peſos fuertes zu Gunſten Argentiniens ſich herausſtellt.

Der Rückgang in der Einfuhr iſt, wie die Rechnungen des Zollamts nachweiſen, lediglich den Wirkungen der Revolution zuzuſchreiben. Dies zeigt die folgende vergleichende Ueberſicht der Zolleinnahmen während der erſten ſieben Monate in den Jahren 1879 und 1880.

	1879. Peſos fuertes.	1880. Peſos fuertes.	Zunahme. Peſos fuertes.	Abnahme. Peſos fuertes.
Januar ..	1 219 236,84	1 166 362,18	—	52 874,66
Februar..	1 239 013 92	1 068 072,69	—	170 941,23
März	1 094 899,28	1 238 254,55	143 355,27	—
April	1 103 615,77	1 272 469,68	168 853,91	—
Mai	1 413 375,24	906 010,25	—	507 364,99
Juni	1 012 229,45	321 585,98	—	690 643,47
Juli	1 029 269,66	709 015,98	—	320 253,68
	8 111 640,16	6 681 771,31	312 209,18	1 742 078,03

[1]) Wegen des Vorjahres ſ. Hand. Arch. 1881 II. S. 307.

Die Monate Januar und Februar weiſen einen geringen Ausfall für das Jahr 1880 gegen das Vorjahr auf, welcher jedoch ſchon in den Monaten März und April mehr als gedeckt worden iſt. Darauf folgen die Revolutionsmonate mit zuſammen 1½ Millionen Mindereinnahme. Hiervon iſt dann etwa die Hälfte wiederum durch Mehreinnahmen im zweiten Halbjahr ausgeglichen.

Die Exportſaiſon hat manche im Vorjahre laut gewordenen Befürchtungen nicht nur nicht gerechtfertigt, ſondern ſie legt vielmehr für die Produktionskraft des Landes ein glänzendes Zeugniß ab. Leider waren aber die Preiſe in Europa gedrückt, und dieſer Umſtand giebt den Exporteuren, welche meiſt zu früh und deshalb zu theuer gekauft hatten, Grund zur Klage.

Wenn auch im Ganzen ein Plus im Importhandel des Jahres 1880 im Verhältniß zum Jahr 1879 nicht vorhanden iſt, ſo haben doch einzelne Länder ein ſolches aufzuweiſen, ſo Deutſchland etwa 1$\frac{1}{15}$ Million, Bolivien $\frac{1}{10}$, Braſilien $\frac{1}{10}$, Chile $\frac{1}{5}$, Spanien $\frac{1}{5}$, Uruguay 1 Million; dagegen ſind zurückgegangen: Belgien um $\frac{1}{4}$ Million, die Vereinigten Staaten von Amerika um $\frac{1}{2}$, Frankreich um 1$\frac{1}{10}$, Italien um $\frac{1}{10}$ Million.

Das Plus der Ausfuhr kommt in erſter Linie mit 4 Millionen Frankreich (Havre) zu Gute; dann folgen England mit 1½, Deutſchland mit 1, Italien mit $\frac{3}{5}$, Spanien mit $\frac{2}{5}$ Millionen, die Vereinigten Staaten partizipiren mit einem Plus von 1 Million, die Antillen mit $\frac{1}{4}$, Uruguay mit $\frac{3}{10}$ Million.

Zurückgegangen ſind nur Braſilien mit faſt 1¼ Millionen und Paraguay mit $\frac{2}{3}$ Millionen.

Belgien hat ſich auf derſelben Höhe gehalten, iſt alſo thatſächlich zurückgekommen.

Die am Schluſſe angefügte zweite Aufſtellung giebt eine Ueberſicht der einzelnen Artikel der geſammten Ein- und Ausfuhr nach Quantität und Werth, während die dritte dieſe Angaben ſpeziell für den direkten Handelsverkehr mit Deutſchland bringt. Die direkte Einfuhr aus Deutſchland iſt an Werth von 2 218 616 Peſos fuertes im Jahre 1879 auf 2 288 852 Peſos fuertes im Jahre 1880, alſo um 65 298 Peſos fuertes, geſtiegen.

Zugenommen haben insbeſondere: Spiritus, Draht, Reis, raffinirter Zucker, Stearinlichte, Schuhzeug, Bier, Raketen, Droguen, Zündhölzer, Eiſen und Stahl, Halb-Porzellanwaaren, Maſchinen, Kurzwaaren, weißes Papier, Stockfiſch und Hering, Farbwaaren, Hüte und Mützen, Tabak in Blättern, Rauchtabak, verſchiedene Gewebe, Cement, Glas und Wein.

Dagegen ſind zurückgegangen: Pferdegeſchirr und Sättel, Liköre, Branntwein, verſchiedenes Papier, Produkte für die Induſtrie, baumwollene und wollene Gewebe.

Die direkte Ausfuhr nach Deutſchland iſt erfreulicher Weiſe von 1 536 932 Peſos fuertes im Jahre 1879
auf 2 459 859 „ „ „ „ 1880,
alſo um 922 927 „ „ geſtiegen.

Zugenommen haben insbeſondere: Kuhhörner, Fiſchotterfelle, Pferdehäute, Schaffelle und Wolle in Schweiß. Abgenommen haben: Pferdehaar, Hornviehhäute, Fett und Talg, Tabak in Blättern.

Die Aufſtellungen 3 und 4 beſchäftigen ſich mit dem Schifffahrtsverkehr, und zwar die erſtere mit dem Geſammtverkehr, die letztere mit dem ſpeziellen Verkehr mit Deutſchland.

Der Schifffahrtsverkehr des Jahres 1880 weiſt eine erhebliche Steigerung der Schiffszahl auf, und eine ebenſolche in Betreff der entſcheidenden Tonnenzahl der Dampfſchiffe, während die Tonnenzahl

der eingelaufenen Segelschiffe der des Vorjahres fast ganz gleich geblieben ist, diejenige der ausgelaufenen Segelschiffe sich etwas vermindert hat.

An Segelschiffen sind eingelaufen:
2311, gegen 1 531 des Vorjahres,
von diesen beladen 1839, „ 1 394 „ „
von 283 481 Tons, „ 284 492 „ „
Ausgelaufen sind von ihnen:
1147, gegen 826 „ „
davon beladen 904, „ 620 „ „
von 169 016 Tons, „ 192 789 „ „
Dampfschiffe sind eingelaufen:
2524, gegen 1828 im Vorjahre,
mit 878 841 Tons Ladung und Ballast, gegen 745 270 im Vorjahre.
Ausgelaufen sind von denselben:
2233, gegen 1690 im Vorjahre,
mit 823 290 Tons Ladung und Ballast, gegen 704 232 im Vorjahre.

Hieran betheiligte sich die Deutsche Schifffahrt folgendermaßen:
Segelschiffe liefen ein im Jahre 1880:
mit Ladung 73 von 21 206 Tons,
gegen „ „ 80 „ 22 121 „ im Vorjahre;
in Ballast 8 „ 1 972 „
gegen „ „ 9 „ 1 396 „ „ „

Im Jahre 1880 liefen aus:
mit Ladung 56 von 14 226 Tons,
gegen „ „ 49 „ 11 730 „ „ „
in Ballast 17 „ 6 856 „
gegen „ „ 19 „ 6 615 „ „ „
Dampfschiffe liefen ein:
37 von 57 251 Tons, gegen
34 „ 56 212 „ im Vorjahre,
und liefen aus:
42 von 64 679 Tons, gegen
31 „ 53 208 „ im Vorjahre.

Von nichtdeutschen Schiffen kamen im Jahre 1880 aus dem Deutschen Reiche 7 von zusammen 2078 Tonnen, sämmtlich beladen, und zwar 3 Britische, 2 Niederländische, 1 Italienisches und 1 Norwegisches, sowie 1 Britischer Dampfer von 1291 Tonnen. Von nichtdeutschen Schiffen gingen in demselben Jahre nach dem Deutschen Reiche 23 von zusammen 9 395 Tonnen, ebenfalls sämmtlich beladen, und zwar 17 Italienische, 5 Norwegische und 1 Britisches.

Die Zahlenangaben rücksichtlich des Schiffsverkehrs sind übrigens sehr unzuverlässig, wie dies zum Theil auf den ersten Blick in die Augen springt. Eine Kontrole war nicht möglich, weil die ganzen Tabellen diesmal sehr viel weniger sorgfältig und übersichtlich aufgestellt sind als die vorigen.

Das Jahr 1880 weist jedenfalls einen guten Fortschritt der Gesammt-Handelslage Argentiniens auf.

Verkehrsübersichten.

1. Uebersicht der Handelsbewegung im Jahre 1880.

Herkunfts- und Bestimmungsländer.	Einfuhr. Offizieller Werth der für den Verbrauch abgefertigten Waaren.			Ausfuhr. Offizieller Werth der Landesprodukte.		
	Zollpflichtige.	Zollfreie.	Zusammen.	Zollpflichtige.	Zollfreie.	Zusammen.
	Pesos fuertes.	Pesos fuertes.	Pesos fuertes.	Pesos fuertes.	Pesos fuertes.	Pesos fuertes.
Deutsches Reich	2 283 914	4 938	2 288 852	2 447 422	12 437	2 459 859
Antillen	131 334	—	131 334	1 446 404	32 520	1 478 924
Belgien	2 388 921	14 080	2 403 001	13 641 703	251 616	13 893 319
Bolivien	28 529	417 410	445 939	1 419	410 755	412 174
Brasilien	2 331 894	575	2 332 469	1 580 505	342 375	1 922 880
Chile	501 088	2 381	503 469	185 450	1 092 648	1 278 098
Spanien	2 392 922	1 555	2 394 477	1 121 593	17 554	1 139 147
Uruguay	3 088 021	45 231	3 133 252	1 604 271	193 793	1 798 064
Vereinigte Staaten von Amerika	3 065 784	54 939	3 120 723	4 792 915	168 137	4 961 052
Frankreich	8 008 384	16 889	8 025 273	14 972 845	610 868	15 583 713
Niederlande	344 748	—	344 748	9 034	—	9 034
Ostindien	61 495	—	61 495	—	—	—
England	11 860 922	242 538	12 103 460	2 877 263	2 291 469	5 168 732
Italien	2 528 737	5 758	2 534 495	1 961 419	97 471	2 058 890
Paraguay	797 844	8 154	805 998	18 569	27 752	46 321
Peru	—	—	—	—	24 978	24 978
Portugal	48 454	—	48 454	40	—	40
Andere Länder	419 762	4 522	424 284	271 104	65 387	336 491
	40 282 753	818 970	41 101 723	46 931 956	5 639 760	52 571 716
In Transit	2 962 667	2 606	2 965 273	3 923 170	2 537	3 925 707
Zusammen	43 245 420	821 576	44 066 996	50 855 126	5 642 297	56 497 423

2 Handelsverkehr im Jahre 1880.

A. Einfuhr.

Waaren. I. Zollpflichtig.	Gewicht, Maß oder Zahl.	Menge.	Werth: Pesos fuertes.
Olivenöl:			
in Blechkisten	Kilogr.	2 933 344	883 423
in Flaschen	Dutzend	13 983	35 949
Petroleum	Liter	5 595 651	400 414
Spiritus	„	2 910 018	381 087
Draht, dicker	Kilogr.	13 447 570	770 433
Pretiosen	—	—	276 443
Stärke	Kilogr.	705 199	90 232
Spargatten	—	—	30 153
Pflüge	Stück	4 233	25 789
Waffen aller Art	—	—	137 311
Pferdegeschirr, Sättel ꝛc.	—	—	108 699
Reis	Kilogr.	9 238 931	777 114
Material- bezw. Spezereiwaaren	—	—	210 536
Zucker:			
weißer	Kilogr.	7 439 307	975 886
ordinärer	„	1 641 022	184 706
raffinirter	„	11 547 818	2 026 122
Fliesen	Tausend	6 030	106 930
Getränke:			
Branntwein in Fässern	Liter	6 158 459	657 072
„ in Flaschen	Dtz. Fl.	124 829	489 981
Wein in Fässern	Liter	51 863 718	4 140 934
„ in Flaschen	Dtz. Fl.	90 392	314 329
Bier in Fässern	Liter	33 863	5 311
„ in Flaschen	Dtz. Fl.	99 309	212 696
Liköre in Flaschen	„	7 906	24 907
Stearinlichte	Kilogr.	488 820	119 396
Tauwerk	—	—	119 917
Kakao	Kilogr.	61 546	15 437
Kaffee	„	1 804 784	498 588
Schuhzeug	—	—	454 668
Steinkohle	Kilogr.	54 962 179	551 193
Coke	„	15 983 872	191 413
Kutschen	—	—	16 020
Chokolade	Kilogr.	52 016	30 997
Cigarren	—	—	176 165
Kupfer und Bronze:			
in Platten	Kilogr.	16 828	8 312
in Waaren	—	—	45 300
Coca	Kilogr.	26 123	23 141
Raketen	—	—	18 623
Eßwaaren	—	—	234 538
Konserven	—	—	168 968
Krystallwaaren	—	—	23 732
Droguen	—	—	754 706
Gewürzwaaren	—	—	145 711
Zinn in Stangen	Kilogr.	36 735	14 989
Fariña	„	3 640 900	250 611
Nudeln	„	78 080	17 493
Zündhölzer	—	—	361 158
Obst, konservirtes	—	—	20 208
„ getrocknetes	—	—	83 294
Weizenmehl	Kilogr.	1 265 174	101 577
Eisen und Stahl, roh	„	9 080 648	507 733
„ „ „ in Waaren	—	—	1 774 154
Garn:			
leinenes	—	—	124 609
hänfenes	Kilogr.	69 975	32 547
baumwollnes	—	—	116 416
Blech in Tafeln	Kilogr.	436 677	41 277
„ in Waaren	—	—	13 292
Landwirthschaftliche Geräthe	—	—	66 750
Instrumente, musikalische	—	—	84 211
„ physikalische	—	—	10 012
Seife	—	—	24 029
Schinken	Kilogr.	46 127	24 529
Lampenwaaren	—	—	84 694
Gemüse	—	—	57 416
Buchhändlerartikel	—	—	253 755
Porzellanwaaren	—	—	36 689
Halbporzellanwaaren	—	—	128 820
Spiegelglas	Meter	6 637	21 389
Holz:			
Bauholz	„	536 988	274 655
tannenes und fichtenes, unbearbeitet	„	2 122 526	883 605
Kunsttischlerholz	„	133 138	104 280
anderes	—	—	140 292
Butter	Kilogr.	109 216	32 832
Maschinen	—	—	310 169
Kurz- und Galanteriewaaren	—	—	1 916 583
Dampfmotoren	—	—	56 856
Möbel	—	—	184 039
Spielkarten	Groß	4 562	38 695
Kunstgegenstände	—	—	31 033
Papier:			
weißes	Kilogr.	860 907	253 363
Tapeten	„	68 282	22 762
anderes	—	—	309 179
Parfumerien	—	—	127 719
Fische, Stockfisch, Hering ꝛc.	Kilogr.	815 080	102 407
Behauene Steine	—	—	37 779
Marmor	—	—	98 625
Pflastersteine	—	—	17 789
Felle, gegerbte	—	—	199 358
Farbwaaren	—	—	423 901
Blei, in Stangen	Kilogr.	251 201	26 244
„ in Waaren	—	—	19 580
Jagdpulver	Kilogr.	46 176	29 227
Produkte für die Industrie	—	—	195 157
Käse	Kilogr.	568 111	246 250
Harze, Pech und Theer	—	—	51 071
Fertige Wäsche u. Kleidungsstücke:			
weißes Zeug	—	—	901 904
von Tuch ꝛc.	—	—	178 454
Salz	Kilogr.	32 041 046	214 690
Nähseide	„	2 159	30 899
Hüte und Mützen für Männer	—	—	566 411

Waaren. I. Zollpflichtig.	Gewicht, Maß oder Zahl.	Menge.	Werth: Pesos fuertes.
Tabak:			
in Blättern	Kilogr.	1 479 016	289 831
schwarzer, unbearbeiteter	„	495 322	196 867
Kautabak	„	175 687	71 410
feingeschnittener Rauchtabak	„	289 636	134 330
Thee	„	280 806	274 549
Dachziegel	Tausend	2 596	93 755
Steingut	—	—	43 160
Gewebe:			
baumwollne	Meter	7 663 012	1 128 883
„	Kilogr.	5 501 299	4 365 160
leinene und hänfene	Meter	836 977	209 668
wollne	„	1 278 668	1 218 462
„	Kilogr.	45 023	156 813
seidene im Stück	Meter	3 303	2 518
„ „ „	Kilogr.	9 862	111 470
seidene, verschiedene	—	—	52 693
gemischte	Meter	3 541 971	934 407
„	Kilogr.	10 515	41 588
Packleinen	—	—	362 220
verschiedene	—	—	1 590 822
Cement	Kilogr.	3 585 234	71 294
Weizen	„	18 581 176	792 224
Glas in Tafeln	□Meter	71 139	37 220
„ verschiedenes	—	—	89 777
Yerba maté:			
Brasilianische	Kilogr.	9 019 510	1 064 827
Paraguayische	„	4 804 728	624 700
in Blättern	„	146 827	4 440
Zink in Tafeln	„	285 774	25 051
Einschließlich minder erheblicher Artikel zus. im Jahre 1880	—	—	43 245 420
gegen 1879 mehr	—	—	11 804

Waaren. II. Zollfrei.	Gewicht, Maß oder Zahl.	Menge.	Werth: Pesos fuertes.
Hornvieh	Stück	807	32 023
Steinkohle	Kilogr.	7 861 089	79 025
Droguen	—	—	27 243
Obst, frisches	—	—	14 157
Maschinen:			
für Zuckerfabriken	—	—	75 638
landwirthschaftliche und andere	—	—	14 219
Material und Geräthschaften:			
für Eisenbahnen	—	—	47 289
für Gasanstalten	—	—	13 899
für Pferdebahnen	—	—	42 757
Silbermetall	Kilogr.	8 548	88 480
Plata piña (Silber in Brotform)	„	8 180	316 879
Einschließlich minder erheblicher Artikel zus. im Jahre 1880	—	—	821 576
gegen 1879 weniger	—	—	812 711

B. Ausfuhr.

Waaren. I. Zollpflichtig.	Gewicht, Maß oder Zahl.	Menge.	Werth: Pesos fuertes.
Thierisches Oel	Kilogr.	300 381	36 946
Kuhhörner	Stück	2 966 416	188 554
Salzfleisch	Kilogr.	26 108 795	2 978 267
Pferdehaar	„	2 253 411	740 780
Knochenasche und Knochen	„	27 692 477	429 688
Felle und Häute:			
Ziegen- und Zickelfelle	„	1 557 954	744 010
Fischotterfelle	„	532 098	424 768
Rehfelle	„	61 401	36 094
Hornviehhäute, trockene	Stück	1 729 107	6 779 904
„ gesalzene	„	587 725	3 189 689
Häute v. todtgebornen Kälbern, trockene und gesalzene	Kilogr.	203 944	43 905
Rindshäute, trockene und gesalzene	Stück	474 467	928 901
Pferdehäute, trockene	„	149 948	149 948
„ gesalzene	„	176 937	310 787
Schaffelle, fast nur ungewaschene	Kilogr.	29 079 426	5 279 741
Klauen	„	1 242 784	61 507
Wolle im Schweiß	„	97 145 801	26 581 564
Straußfedern	„	72 229	155 901
Talg u. Fett fast nur geschmolzen	„	11 945 338	1 759 299
Einschließlich minder erheblicher Artikel zus. im Jahre 1880	—	—	50 855 126
gegen 1879 mehr	—	—	9 586 700

Waaren. II. Zollfrei.	Gewicht, Maß oder Zahl.	Menge.	Werth: Pesos fuertes.
Lebende Thiere:			
Esel	Stück	11 401	56 141
Pferde	„	4 220	40 121
Schafe	„	20 993	24 825
Maulthiere	„	17 500	240 068
Hornvieh	„	55 258	1 132 983
Kleie	Kilogr.	2 191 121	44 353
Wismuthmetall	„	14 698	36 945
Gerste	„	556 133	36 159
Kupfer in Barren	„	176 681	55 470
Chinarinde	„	28 633	65 043
Zinn	„	97 349	50 782
Weizenmehl	„	1 423 286	100 695
Eisen fast nur altes und Eisenwaaren	—	—	75 215
Guano	Kilogr.	506 296	23 064
Wolle, gewaschene	„	372 288	172 752
Holz, verschiedenes	—	—	46 015
Mais	Kilogr.	15 032 015	288 275
Maschinen	—	—	33 439
Metalle: Silber	Kilogr.	8 629	73 080
„ Blei	„	60 143	18 922
Erze: Silbererze	„	223 548	71 007
„ Kupfer und anderes Erz	—	—	16 624

Waaren. II. Zollfrei.	Gewicht, Maß oder Zahl.	Menge.	Werth: Pesos fuertes.
Knochenmehl für Zuckerraffinerie	Kilogr.	3 591 477	288 601
Heu	„	9 231 319	184 695
Plata piña	Mark	207 466	2 057 384
Leinsamen	Kilogr.	957 999	95 485
Tabak in Blättern	„	183 118	23 964
Gewebe, baumwollne	—	—	25 254
„ verschiedene	—	—	12 571
Einschließlich minder erheblicher Artikel zus. im Jahre 1880	—	—	5 642 297
gegen 1879 weniger	—	—	854 564

3. Direkter Handelsverkehr mit dem Deutschen Reiche im Jahre 1880.

A. Einfuhr.

Waaren. I. Zollpflichtig.	Gewicht, Maß oder Zahl.	Menge.	Werth: Pesos fuertes.
Spiritus	Liter	624 974	78 587
Draht, dicker	Kilogr.	440 841	22 443
Pretiosen	—	—	16 268
Pferdegeschirr	—	—	9 330
Reis	Kilogr.	3 265 621	258 141
Material- bezw. Spezereiwaaren	—	—	11 144
Zucker, raffinirter	Kilogr.	428 696	81 430
Branntwein in Fässern	Liter	888 694	104 725
„ „ Flaschen	Dutzend	4 897	14 239
Wein in Fässern	Liter	46 711	6 614
„ „ Flaschen	Dutzend	3 387	10 198
Bier in Flaschen	„	24 635	51 481
Tauwerk	—	—	8 049
Schuhzeug	—	—	16 710
Steinkohle	Kilogr.	909 491	9 104
Cigarren	„	19 148	25 781
Droguen	—	—	103 262
Zündhölzer	—	—	5 410
Eisen- und Stahlwaaren	—	—	22 715
Musikalische Instrumente	—	—	24 410
Lampenwaaren	—	—	6 931
Buchhändlerwaaren	—	—	14 563
Porzellanwaaren	—	—	10 701
Halbporzellanwaaren	—	—	22 505
Holz, verschiedenes	—	—	16 760
Maschinen	—	—	47 682
Kurz- und Galanteriewaaren	—	—	251 312
Möbel	—	—	20 432
Papier:			
weißes	Kilogr.	58 098	13 830
verschiedenes und Tapeten	—	—	21 810
Fische: Stockfisch, Heringe 2c.	Kilogr.	483 766	66 196
Farbwaaren	—	—	40 167
Produkte für die Industrie	—	—	29 399
Fertige Wäsche	—	—	115 382
Hüte und Mützen für Männer	—	—	6 314
Tabak, fast nur in Blättern	Kilogr.	50 931	20 133
Gewebe:			
baumwollne	Meter	242 365	51 779
„	Kilogr.	145 639	104 446
hänfene	Meter	20 270	3 203
wollne	„	160 974	150 980
„	Kilogr.	386	1 546
seidene	—	—	3 840
gemischte	Meter	380 278	65 215
„	Kilogr.	136	1 051
Packleinen	„	150 756	28 478
verschiedene im Allgemeinen	—	—	165 998
Cement	Kilogr.	1 091 980	19 373
Glas, verschiedenes	—	—	30 938
Einschließlich minder erheblicher Artikel zus. im Jahre 1880	—	—	2 283 914
gegen 1879 mehr	—	—	72 160
II. Zollfrei.			
Verschiedene Artikel zusammen im Jahre 1880	—	—	4 938
gegen 1879 weniger	—	—	1 924

B. Ausfuhr.

Waaren. I. Zollpflichtig.	Gewicht, Maß oder Zahl.	Menge.	Werth: Pesos fuertes.
Kuhhörner	Stück	184 104	11 756
Pferdehaar	Kilogr.	27 248	8 993
Fischotterfelle	„	39 316	31 452
Rehfelle	„	40 424	23 853
Hornviehhäute:			
trockene	Stück	5 887	23 398
gesalzene	„	13 372	71 733
Rindshäute, trockene	„	2 783	5 566
Pferdehäute:			
trockene	„	27 936	27 936
gesalzene	„	80 920	142 915
Schaffelle, ungewaschene	Kilogr.	1 135 865	202 458
Wolle im Schweiß	„	6 875 067	1 888 754
Einschließlich minder erheblicher Artikel zus. im Jahre 1880	—	—	2 447 422
gegen 1879 mehr	—	—	944 357
II. Zollfrei.			
Tabak in Blättern	Kilogr.	49 371	6 172
Einschließlich minder erheblicher Artikel zus. im Jahre 1880	—	—	12 437
gegen 1879 weniger	—	—	21 430

D. Auswärtiger Schiffsverkehr im Jahre 1880.

A. Segelschiffe.

Nationalität.	Eingang. Beladen. Schiffe.	Eingang. Beladen. Tonnen.	Eingang. In Ballast. Schiffe.	Eingang. In Ballast. Tonnen.	Ausgang. Beladen. Schiffe.	Ausgang. Beladen. Tonnen.	Ausgang. In Ballast. Schiffe.	Ausgang. In Ballast. Tonnen.
Deutsche	73	21 206	8	1 972	56	14 226	17	6 856
Argentinische	746	27 091	192	3 528	136	3 841	72	1 006
Oesterreichische	9	3 000	—	—	8	2 993	—	—
Brasilianische	37	4 358	66	1 619	70	3 322	9	116
Chilenische	—	—	1	97	—	—	—	—
Dänische	5	1 110	1	277	4	993	1	247
Spanische	134	32 163	26	6 099	125	28 729	4	1 990
Französische	16	6 732	2	1 212	16	6 429	1	646
Griechische	7	364	—	—	—	—	—	—
Niederländische	19	4 602	1	210	19	4 182	3	696
Britische	130	50 707	2	635	61	18 036	51	25 903
Italienische	170	73 665	9	2 704	120	46 325	23	11 284
Nordamerikanische	56	30 284	5	2 599	48	24 056	20	11 668
Norwegische	26	9 213	—	—	19	5 611	4	1 112
Paraguayische	31	1 071	2	134	13	496	5	95
Portugiesische	—	—	3	773	8	1 812	—	—
Schwedische	14	3 772	1	339	6	2 014	3	853
Uruguayische	365	14 143	153	2 782	195	5 951	32	1 197
Zusammen	1839	283 481	472	24 980	904	169 016	243	62 974

B. Dampfschiffe.

Nationalität.	Eingang. Beladen. Schiffe.	Eingang. Beladen. Tonnen.	Eingang. In Ballast. Schiffe.	Eingang. In Ballast. Tonnen.	Ausgang. Beladen. Schiffe.	Ausgang. Beladen. Tonnen.	Ausgang. In Ballast. Schiffe.	Ausgang. In Ballast. Tonnen.
Deutsche	36	55 531	1	1 900	42	64 679	—	—
Argentinische	498	91 198	185	30 300	346	60 166	197	32 240
Oesterreichische	1	266	—	—	—	—	—	—
Belgische	13	17 412	—	—	6	7 592	2	1 900
Brasilianische	102	32 319	195	35 388	146	21 493	117	35 651
Französische	257	140 770	77	15 400	203	133 737	116	23 200
Britische	750	332 462	210	48 572	549	289 372	331	82 548
Italienische	28	35 024	—	—	28	34 866	—	—
Uruguayische	126	31 459	45	11 020	87	20 131	61	15 020
Zusammen	1811	736 261	713	142 580	1407	632 036	826	191 254

VIII.]

Mexiko.

Der Importhandel Mexikos.

Erster Theil.

Ueber den Umfang des Deutschen Exports nach Mexiko liegen zuverlässige statistische Angaben nicht vor. Die Provenienz der Waaren wird bei der Einfuhr nicht ermittelt, und die Aufstellungen über die Zollerträge der verschiedenen Dampferlinien ist um deswillen nicht maßgebend, weil ein guter Theil Deutscher Waare mit Englischen, Französischen und Amerikanischen Dampfern kommt. In ungefährer Schätzung darf man die jährliche Einfuhr aus Deutschland auf 2 bis 3 Millionen Pesos (7 bis 10 Millionen Mark) annehmen.

Der Deutsche Export nach Mexiko wird zum größten Theil durch die in allen Theilen der Republik etablirten Deutschen Handlungshäuser vermittelt. Es giebt zwar eine ganze Reihe Deutscher Artikel, die so unstreitig den Erzeugnissen anderer Länder überlegen und so fest eingebürgert sind in den Gewohnheiten der Konsumenten, daß auch die Französischen, Spanischen und sonstigen Handelshäuser sie führen müssen, z. B. Klaviere, halbwollne Stoffe, Strumpf- und Wirkwaaren, Nähnadeln, Iserlohner Kurzwaaren und andere. Immerhin geht aber der weit überwiegende Theil unseres Imports durch Deutsche Hände, und die Urtheile der Deutschen Häuser, welche hier resumirt werden sollen, haben daher allen Anspruch auf Maßgeblichkeit.

Die vaterländischen Firmen in Mexiko sind zum überwiegenden Theil Gründungen Hanseatischer Handlungshäuser. Eine große Anzahl von ihnen bestehen seit mehreren Dezennien, denn im Anfang der fünfziger Jahre ungefähr begann jene Einwanderung der Deutschen Handeltreibenden, welche sich an die Seite der damals hier dominirenden Englischen Häuser setzte und damit geendet hat, jene fast gänzlich aus dem Platze zu verdrängen. Dieselben gereichen dem Deutschen Handelsstande durchaus zur Ehre, und als Resultat der vieljährigen Anstrengungen liegt heute die Thatsache vor, daß das Deutsche Element im Handel des Landes — namentlich im Großhandel — unbestritten den ersten Rang einnimmt.

Die hiesigen Niederlassungen der Hamburger und Bremer Firmen blieben in engem Kontakt mit ihren Mutterhäusern. Zum Theil stellen sie nur Zweigetablissements derselben Firma dar, deren Personal herüber und hinüber wechselt, zum Theil sind sie Kommanditen. Aber auch die selbstständig gewordenen Handlungsfirmen pflegen soweit in Verbindung mit ihren Korrespondenten in den Deutschen Seestädten zu bleiben, daß diese ihnen die Einkäufe in Europa besorgen. Der letztere Umstand hat zur Folge, daß die Mehrzahl der hiesigen Deutschen Häuser keinen direkten Verkehr mit den Fabrikanten haben. Wenn ihnen dadurch Manches an Kenntniß und Urtheilsberechtigung über die Deutschen Fabrikationsverhältnisse abgeht, so ersparen sie auf der anderen Seite auch manche üble Erfahrung, die in anderen Ländern unsere isolirter stehenden Kaufleute für eigene Rechnung machen müssen. Die Hamburger und Bremer Associés und Korrespondenten, die den Fabrikationscentren nahe sind, die Auswahl und Kontrole der Lieferungen, zum Theil sogar die seemäßige Packung besorgen, ersetzen also in vielen Beziehungen die Stelle jener Kommissionshäuser, wie sie in England und Frankreich dem Seeexport jener Länder zu so großem Vortheil gereichen.

Diese Vorausschickung wird es erklären, warum die Klagen über die oft besprochenen Mängel des Deutschen Exportwesens hier in Mexiko weit weniger laut und dringend sind als z. B. in Ostasien, Australien oder der Levante. Immerhin hört man sie aber auch hier, und die Beschwerden jener Häuser, welche eine ständige Vertretung in den Deutschen Seestädten nicht besitzen, stimmen genau mit dem überein, was sonst aus allen Theilen der Welt gemeldet wird. Die wesentlichen Punkte dieser Beschwerden sollen hier zunächst in allgemeiner Besprechung zusammengefaßt werden. Dieselbe wird kaum irgend etwas Neues bringen, aber wenn sie auch nur eine abermalige Bestätigung bringt für alle jene Vorwürfe, die von einem Theil unserer Fabrikanten und Exporteure noch immer als Verleumdungen hingestellt werden, so hat sie ihren Zweck erreicht. Gewiß giebt es tieferliegende Gründe für die Inferiorität der Deutschen Produktion, die nur eine beharrliche Arbeit von Generationen überwinden wird. Darunter zählt die mangelnde Centralisation oder lokale Gruppirung der Fabrikation mit ihren eminenten Vortheilen, sowie die nicht genügende Entwickelung des Geschmackes — ein Gebiet, auf welchem übrigens in dem letzten Dezennium bereits große Fortschritte gemacht worden sind. Aber neben diesen organischen Fehlern giebt es kleine Sünden und Gebreste, die dem Deutschen Export anhaften und unsere Waaren selbst von solchen Gebieten verdrängen, wo sie an sich vollkommen konkurrenzfähig sind. An diesen Uebeln kann und muß sogleich die Kur vorgenommen werden; die Bemühungen der Einzelnen zu diesem Zwecke haben sich als fruchtlos erwiesen, denn obwohl gewiß jeder Importeur im Auslande seinen Deutschen Lieferanten immer und immer wieder auf die bestehenden Mängel hingewiesen hat, so ist es doch in vielen Stücken beim Alten geblieben. Dagegen ist mit Bestimmtheit anzunehmen, daß die öffentliche Erörterung der Sache zum Ziele führen werde. Wenn dieselben Klagen — und Anklagen — unseres überseeischen Handelsstandes aus allen Theilen der Welt gleichlautend einlaufen, wenn diese Klagen in den Handelskorporationen, in Fachvereinen und Fachblättern zum Gegenstand einer praktisch eingehenden und beharrlichen Besprechung gemacht werden, so müssen sie endlich ein solches moralisches Gewicht erlangen, daß die Indolenz und Unreellität, soweit sie noch bestehen, zuletzt überwunden werden. Es handelt sich hier vielfach um Dinge, die kaum anders als kindische Angewöhnungen genannt werden können, und man müßte geradezu an unserer Fortbildungsfähigkeit verzweifeln, wenn es nicht gelingen sollte, diese Fehler los zu werden, die in gleichem Maße unserm Handel im Auslande zum Schaden, wie unserm Namen zur Unehre gereichen.

Die Besprechung der Details für den zweiten Theil dieses Aufsatzes vorbehaltend, in welchem die einzelnen Waarenklassen behandelt werden sollen, resumiren sich die hier beobachteten Mängel des Deutschen Exportwesens in folgenden Punkten.

1) Die Deutsche Waare steht in Hinsicht des Geschmacks, in den Dessins und Formen hinter anderen zurück.

Aus den später folgenden Einzelbesprechungen wird hervorgehen, wie dieser Mangel ganze Kategorien von Waaren und zwar sehr wichtige (wie z. B. bedruckte Gewebe, Glas- und Porzellanwaaren) von der Konkurrenz in Mexiko großentheils ausschließt. Es ist einer von jenen, die nur mit der Zeit zu heben sind, und das einzige Mittel dafür ist die allmälige Erziehung des Volks, vom Fabrikanten bis auf den Handwerker hinab, zum Verständniß der Schönheitsregeln. Es ist oft gesagt worden, daß es dem Deutschen in dieser Richtung an der natürlichen Begabung fehle, daß er im „Geschmack" immer hinter dem Franzosen zurückstehen werde. Um dies zu behaupten, muß man vergessen haben, daß es eine Zeit gegeben hat, wo die Deutsche Arbeit jeder anderen voranstand an Güte wie an Formvollendung, wo auf allen Gebieten der damaligen Gewerbthätigkeit, in Waffen wie in Stoffen, in Schmiede- und Goldarbeit wie in Gießerei und Holzschnitzerei, in der keramischen Kunst und Münz-

prägung wie in Buchdruck und Buchbinderei, Arbeiten gemacht wurden, deren schöne und geschmackvolle Formen noch heute als Vorbilder dienen können und thatsächlich dienen. Den Zweiflern wäre ein Besuch zu empfehlen in den Museen von Nürnberg, München oder Paris (Collection Sauvageot im Louvre), wo jene Zeugen des Deutschen Geschmacks vom 16. Jahrhundert aufbewahrt und, wie es scheint, sehr in Vergessenheit gerathen sind. Und ist es nicht eine bekannte Thatsache, daß in den Pariser Ateliers die geschicktesten Zeichner, Modelleure, Vorschneider und Former auch heutzutage sehr häufig Deutsche sind?

Die natürliche Begabung fehlt uns also mit nichten, sie hat lange Zeit brach gelegen aus Gründen unserer politischen und sozialen Entwickelung, die oft genug erörtert sind, aber sie wird wieder Schoß und Blüthen treiben. Es kann behauptet werden, daß wir hierzu bereits auf gutem Wege sind. Seit man angefangen hat — wesentlich wohl durch die Anregung der Pariser Ausstellung von 1867 — auf die Errichtung von Zeichenschulen für Handwerker, auf Popularisirung der kunstgewerblichen Sammlungen und Aehnliches bedacht zu sein, haben wir in einer ganzen Anzahl von Gewerben schon eminente Fortschritte gemacht. Während 1867 in Paris unsere Möbel noch die kläglichste Rolle spielten, zeigten schon die letzten Wiener und Berliner Ausstellungen Erzeugnisse unserer Kunsttischlerei, die sich in Geschmack allen anderen an die Seite stellen konnten. Unsere Bronze- und Zinkgußarbeiten schlagen jetzt die Französischen, wenn auch nicht an Reichthum (denn das hat andere Gründe), aber an Reinheit der Formen. Unsere Teppichfabrikation bleibt in der Schönheit ihrer Dessins auch hinter ihren orientalischen Vorbildern nicht zurück. Die Deutschen Erzeugnisse auf dem Gebiet des Kunstdrucks, der Lithographie und des Holzschnitts lassen an Geschmack Nichts zu wünschen übrig. Jene feinen Papeterie-Arbeiten (sogenannte Fantasiekarten u. dergl.) von so vollendeter Anmuth, welche in Berlin, in Sachsen und an anderen Orten hergestellt werden, haben jede Konkurrenz des Auslandes geschlagen und beherrschen auch hier in Mexiko ausschließlich den Markt. Dasselbe gilt für gewisse Galanterie- und Kurzwaaren, für Figuren in Porzellan und Thon und Vieles sonst.

Etwas Anderes freilich ist es mit dem Gebiet, auf welchem ausschließlich die „Pariser Mode" herrscht, also namentlich mit allen jenen Artikeln, die zur menschlichen Bekleidung gehören. Diese Jahrhunderte alte Präponderanz den Franzosen zu entreißen, dazu ist wohl — ohne weltstürzende Umwälzungen — keine Aussicht. Die Ueberlegenheit, welche sie allein der Französischen Industrie auf vielen und wichtigen Feldern giebt, ist eine ungeheure, denn hier, wie überall in der Welt, greift jeder Mensch zunächst nach dem Französischen Stoff — mag er auch schlechter oder unschöner sein als andere — weil er die Wahrscheinlichkeit für sich hat, „modern" zu sein. Auf diesem Gebiet ist einmal die ganze Welt zur Gefolgschaft verurtheilt, und unsern Fabrikanten ist kein besserer Rath zu geben, als sich so einzurichten, daß sie dem von Paris ausgesandten mot d'ordre so schnell als möglich folgen können. Für unsere Geschmacksinferiorität ist, beiläufig gesagt, dieses Verhältniß übrigens durchaus kein Beweis, da bei der Bestimmung der Moderichtung viel häufiger die Narrheit präsidirt als die Schönheit.

2) Der Deutsche Fabrikant hat auf vielen Gebieten, in dem Bestreben, durch Billigkeit der Waare die anderen zu schlagen, die Qualität derselben so herabgedrückt, daß das Deutsche Erzeugniß allmälig in totalen Verruf gekommen ist.

Es giebt im Mexikanischen Geschäft allerdings eine Klasse von Artikeln, und zwar die ordinären Schnittwaaren für den Massenverbrauch, wo die Qualität gar nicht in Betracht kommt und lediglich der möglichst billige Preis entscheidend ist. Der Konsument will es nicht anders, und so lange er zum Verständniß der in der besseren Qualität liegenden Oekonomie nicht gereift ist, bleibt dem Importeur nichts Anderes übrig, als sich mit jener „Schundwaare" zu versehen, in welcher er den lediglich in der Billigkeit gipfelnden Konkurrenzkampf bestehen kann. Von diesen wenigen Artikeln jedoch abgesehen, ist es ein großer Irrthum, nach Mexiko billige und schlechte Waaren absetzen zu wollen. Alles was dem Konsum der über der untersten Schicht stehenden Klassen dienen soll, sei es nun für die Bekleidung, die Arbeit oder irgend einen Hausgebrauch bestimmt, sollte in möglichst guter Qualität gewählt werden. Diese Klassen haben vollständig einsehen gelernt, daß hier in der Güte der Waare eine Ersparniß liegt, und da diesen Leuten hierlands überhaupt das Geld viel leichter von der Hand geht, als z. B. bei uns in Deutschland, so ist es die allerverfehlteste Rechnung, wenn unsere Fabrikanten in diesen Waaren durch Billigkeit den Platz behaupten wollen. Das „gut genug für Amerika" hatte wohl seine Berechtigung, so lange das Kolonialsystem herrschte und den betreffenden Mutterländern ein Handelsmonopol gab. Heute aber, wo gerade in den überseeischen Ländern die Erzeugnisse aller Industriestaaten Europas sich zum Wettstreit zusammenfinden, ist es ein großer Irrthum, billige und schlechte Waaren auf diese Märkte schicken zu wollen. Leider ist dieser Fehler die längste Zeit auch auf dem Mexikanischen Markt begangen worden und hat die Einbürgerung der Ansicht zur Folge gehabt, daß alle Artikel, die sich mit Deutscher Marke präsentiren, schon darum ordinärer Klasse sein müssen. Eine Menge wirklich guter Deutscher Waaren, die hier noch einen Markt haben, sehen sich daher genöthigt, unter fremden Etiketten sich zu verstecken, um dem Verruf zu entgehen. So z. B. Elsässer Druckwaaren, Knöpfe, Hüte, Schirme, Blumen u. dergl. Andere sind von den besseren Erzeugnissen Englands, Frankreichs und namentlich auch Amerikas mehr und mehr vom Mexikanischen Markt verdrängt worden. Dies ist vorzüglich der Fall gewesen mit den folgenden, früher vorwiegend von Deutschland gelieferten Artikeln (siehe Detailbesprechung): Bedruckte Kattune, Schießwaffen, Liköre, Wichse, Bleistifte, Schiefertafeln, Holzuhren, Spiegelglas, Nägel, Aexte, Schaufeln, Fascinenmesser und ziemlich die gesammte Klasse des gewöhnlichen Handwerkzeuges. In der letzteren war es die Nordamerikanische Produktion, welche mit ihren von vortrefflichem Material gearbeiteten, in finish und Handlichkeit unübertroffenen und in zuverlässigster Gleichmäßigkeit gelieferten Werkzeugen uns — und auch ziemlich alle anderen Konkurrenten — fast vollständig aus dem Felde geschlagen hat. In der neuesten Zeit — seit zwei Jahren etwa — werden Deutscherseits in diesem und jenem Artikel Versuche gemacht, den verlorenen Markt durch Güte des Fabrikats wieder zu gewinnen. Bis jetzt sind es zwar nur vereinzelte Branchen und einzelne Fabrikanten. Aber sie mögen als Symptome der einkehrenden Einsicht angesehen werden, und der erreichte Erfolg weist deutlich auf das Heilmittel hin, dessen allgemeine Anwendung hier allein helfen kann. Es ist ein einfaches Rezept und heißt: Rückkehr zur alten Solidität der Arbeit.

3) Der Deutsche Fabrikant hält zu sehr an hergebrachten Formen fest und paßt seine Waare nicht dem Geschmack und Gebrauch des Absatzlandes an.

Die Klage, daß es unendlich schwer fällt, einen Deutschen Fabrikanten zur Abänderung der in seiner Fabrik einmal üblichen Formen, zu einer andern Aufmachung oder Maßeintheilung der Waaren zu bewegen, ist im hiesigen Handelsstande allgemein. Es

giebt auch hier viele Deutsche Artikel, die, an sich vollkommen konkurrenzfähig, doch um deswillen nicht bezogen werden können, weil der Fabrikant sich nicht entschließen kann, z. B. den Eisendraht in Rollen von der hier üblichen Länge zu bringen, oder die Drahtstifte in solchen Packeten aufzumachen, wie die Französischen, oder gewisse Chemikalien oder Apothekerwaaren in jenen Dosen aufzutheilen, welche hier für den Detailverkauf gesucht werden. Wenn dies schon bei der intelligenten Klasse der Fabrikanten geschieht, so ist es vom Deutschen Handwerker noch weniger zu verwundern. Ein großer Theil jener Rheinländischen Eisenwaaren, die unter dem Namen Remscheider und Solinger Artikel überall auf dem Weltmarkt zu finden sind, wird ja bekanntlich in handwerksmäßiger Arbeit erzeugt, und hier ist das Festhalten an der althergebrachten Form erst recht zu Hause. Es scheint dies bei unserem Handwerker eine Erbschaft des Zunftwesens zu sein, welches für die Form der Arbeit — ebenso wie ja auch für die zünftige Dichtkunst — die strengsten Gesetze vorschrieb und die Abweichung davon als ein strafbares Vergehen behandelte. Ein Jeder, der einmal in der Lage war, von einem Deutschen Handwerker etwas Außergewöhnliches zu verlangen, wird diesen Zug kennen gelernt haben; er gebe noch so genaue Instruktionen für die gewünschte Neuerung, so wird er doch nach aller Wahrscheinlichkeit seine Sache in der althergebrachten Form geliefert und dabei zu hören bekommen, daß dies so und nicht anders gearbeitet werden „dürfe". Nun, diese Schwerfälligkeit, dieser „Zopf", wie man wohl sagen kann, hat zur Folge gehabt, daß jener große Absatz, welchen die Deutschen „Tools" früher in Mexiko hatten, mehr und mehr in die Hände des findigen und vorurtheilsfreien Amerikaners übergegangen ist. Der Amerikanische Fabrikant hängt absolut an keinem Herkommen, er informirt sich über die Art der Verwendung, die sein Werkzeug, sein Schloß, seine Handmaschine in dem fraglichen Absatzgebiet finden, und dann studirt er die praktischste und handlichste Form aus, die man dem Dinge geben kann. Zur Ausführung nimmt er das geeignetste und beste Material und liefert in der Folge dann stets genau dieselbe beliebte Waare. Es ist durchaus nöthig, daß der Deutsche Fabrikant, der Deutsche Handwerker, dieses Beispiel nachahmen, wenn sie weiter auf dem Weltmarkt konkurriren wollen. Und zwar sollte die Information über die in einem bestimmten Absatzgebiet gangbaren Formen und Muster durch Reisende, nicht durch Korrespondenz geschehen. Brieflich lassen sich Geschmack und Gebrauchsweise nur selten angeben. Der Reisende muß eine genaue Kenntniß der Leistungsfähigkeit seiner Fabrikanten und technische Kenntnisse mitbringen. Nach Mexiko z. B. kommen zahlreiche Reisende Deutscher Häuser, aber sie sind zumeist nur kaufmännisch, nicht technisch gebildet und beschränken sich vielmehr nur darauf, für die daheim erzeugten Waaren nach Absatz zu suchen, als daß sie das hiesige Bedürfniß studirten.

4) Die Deutschen Waaren kommen häufig in einer so ärmlichen oder unsorgfältigen Ausstattung, daß das Publikum lieber zu den sauber und geschmackvoll aufgemachten fremden Waaren greift, selbst da, wo die Deutsche Waare von besserer Qualität ist.

Die Nothwendigkeit, dem äußeren Schein mehr Werth zu geben, ist den Deutschen Exporteuren schon von vielen Seiten ans Herz gelegt worden. Das kaufende Publikum, welches selten wirklicher Waarenkenner ist, und namentlich bei solchen Artikeln, deren Güte sich nicht durch Ansehen erkennen läßt, zieht immer diejenige Waare vor, die sich ihm in sauber verzierten Kartons, in sorgfältiger eleganter Enveloppe präsentirt, wie dies z. B. ausnahmslos die Französische thut, und schiebt die, vielleicht gediegenere, Deutsche Waare bei Seite, weil sie nachlässig arrangirt, in unpassenden alten Kartons oder in ordinärem Papierumschlag geboten wird. Es handelt sich hier mit nichten um das „Sand in die Augen"; gute Qualität soll mit äußerlicher Zierlichkeit und Sauberkeit zusammengehen. Gewisse Branchen der Deutschen Fabrikation haben auch bereits angefangen, dies zu beherzigen. So läßt z. B. die Sächsische Strumpfwaare und die Berliner Papeterie, wie sie an innerer Güte hervorragen, auch an der äußeren Ausstattung Nichts zu wünschen übrig. Dagegen klagen die Importeure auch in Mexiko über die Aufmachung der Deutschen Wollen- und Leinenwaaren, Hüte, Tapeten, Parfümerien und Seifen, welche das an sich gute Produkt oft absolut zum Ladenhüter verurtheilt. Unter dieses Kapitel fällt auch die Klage, daß bei vielen Deutschen Waaren die Fabrikanten es unterlassen, den einzelnen Packeten Aufschriften zu geben, aus welchen der Inhalt leicht erkennbar ist. Dieser Mangel verursacht den Kaufleuten viel Zeitverlust und Irrthümer. Allen diesen Dingen ist mit Leichtigkeit abzuhelfen.

5) Dem Deutschen Fabrikanten fehlt es vielfach an geschäftlicher Gewissenhaftigkeit. Die Lieferung entspricht manchmal den Mustern nicht, Nachlieferungen bleiben hinter den anfänglichen zurück, die Formen werden willkürlich gewechselt, das Maß ist knapp, es fehlen manchmal sogar ganze Stücke, oder fehlerhafte sind so in die Masse versteckt, daß der Abnehmer dieselben nicht sogleich entdeckt.

Es soll bei dieser — schwersten — Anklage, welche gegen die Deutsche Exportindustrie gemacht wird, alsbald zu Ehren unserer Fabrikanten gesagt werden, daß der Vorwurf nur einen Theil des Standes trifft, und daß ganze Klassen von Industriellen sogar für ihre große Reellität und Coulanz bekannt sind. Aber daß die Klagen der vorerwähnten Art auch hier sehr häufig anzutreffen sind, muß ausgesprochen werden. Es ist schon von anderer Seite mit Recht gesagt worden, daß die Fabrikanten, die jene Vorwürfe verdienen, geradezu eines Vergehens an der Nation schuldig sind. Auch hier in Mexiko ist in vielen Branchen die Deutsche Industrie durch jene Praktiken in gänzlichen Mißkredit gekommen. Niemand mißt ein Stück Englischen oder Französischen Stoffes nach, weil es allgemein bekannt ist, daß die dortigen Fabrikanten immer und grundsätzlich etwas Uebermaß geben — eine Zugabe, die ihnen reichlich Nutzen trägt. Dagegen nimmt der hiesige Importeur, der ein Stück Deutschen Stoffes öffnet, mit Mißtrauen die Elle in die Hand, um das aufgemerkte Maß zu kontroliren, oder er sieht mit Besorgniß der Reklamation seines Provinzabnehmers entgegen über Untermaß oder fehlerhafte Stücke, die in den Ballen und Packeten, welche er natürlich nicht alle durchrevidiren kann, beim Detailverkauf sich vorgefunden haben. Kaum minder nachtheilig wirkt die Ungewissenhaftigkeit in Bezug auf die Musterhaltigkeit der Lieferungen. Der hiesige Importeur z. B. sucht in Kleiderstoffen, Shawls u. dergl. gewisse Muster aus und erhält dann andere als die bestellten und manchmal ganz fremde Sachen beigepackt. Oder er bestellt eine Probesendung Bier, Liköre, Fleischwaaren u. dergl., die vortrefflich ausfällt, worauf dann die Nachbestellung sich als ungenießbar erweist. Oder er hat seit Jahren gewisse Kurz- und Eisenwaaren in der dem hiesigen Bedürfniß entsprechenden Form erhalten, und nachdem er den Artikel oft mit viel Bemühen beim Publikum eingebürgert, kommt ein neu bestellter Posten derselben Waare in veränderter Form und verschlechterter Qualität, der die ganzen bisherigen Bemühungen des Kaufmanns wieder vereitelt und ihm häufig auf dem Lager bleibt.

Das oben gerügte Verfahren manches Deutschen Fabrikanten und Agenten ist — abgesehen von der darin liegenden Unmoralität — zugleich der Gipfel der Thorheit. Denn nach einer Erfahrung dieser Art hütet sich der hiesige Importeur natürlich vor weiterer Verbindung mit ihm. Um eines kleinen Profits Willen hat er sich um

einen dauernden und lukrativen Absatz gebracht; es heißt dies einfach den Ast absägen, auf dem man sitzt.

Gewissenhaftigkeit in der Ausführung der Ordres und Entwöhnung von jeder kleinlichen Profitmacherei und Knickerei dürfen als der erste und wichtigste Schritt zur Hebung unseres Exports bezeichnet werden.

6) Die Deutsche Packung ist vielfach unsolide, nachlässig, unökonomisch, der Natur der Waaren und dem Seetransport unangemessen.

Hier ist ein großes Register von Bemängelungen zu ziehen.

a. Die Deutschen Kisten sind gewöhnlich nicht stark genug, häufig fehlen die eisernen Bänder, welche bestimmt sind, sie auch dann zusammen zu halten, wenn durch die Einflüsse des tropischen Klimas — Nässe und Dürre alternirend — das Holz sich wirft oder aus dem Leime geht.

b. Sie sind nicht immer mit Blech ausgeschlagen (am besten ist Weißblech, da Zinkkisten hier unverkäuflich sind), so daß die für die Feuchtigkeit empfindlichen Waaren, wie z. B. Stoffe, Leder- und Eisenwaaren, Spiegel, Nadeln u. dergl. fleckig oder verrostet ankommen.

c. Es fehlt die Ueberkiste, die unerläßlich ist und den einzigen sicheren Schutz bietet für gewisse sehr zerbrechliche Waaren, wie Bilder, Spiegel und sonstige feine Glaswaaren.

d. Die Kisten sind gewöhnlich zu groß gewählt. Dieser Fehler hat mehrere Uebelstände zur Folge. Erstens vermehrt er das Volumen und Gewicht und verursacht dadurch unnöthige Mehrfracht und speziell hier in Mexiko, wo die Zölle meist nach dem Bruttogewicht bemessen werden, auch Mehrzoll. Wie wichtig der letztere Umstand ist, wird Jeder begreifen, welcher weiß, daß die Mexikanischen Zölle häufig bis 150 pCt. des Werthes erreichen. Zweitens zieht das zur Ausfüllung verwendete Heu, Stroh oder Papier unfehlbar von der Seeluft oder eindringendem Seewasser an (dies passirt sogar bei Deutschen Zinkkisten, die gewöhnlich schlecht verlöthet sind), das Packmaterial drückt sich dann zusammen, es entsteht ein leerer Raum in der Kiste, und die darin enthaltenen Gegenstände zerschlagen sich gegenseitig.

e. Es werden häufig sehr schwere und leichte zerbrechliche Waaren in dieselbe Kiste gepackt — wie z. B. Lampen mit Metallfüßen — ohne daß Querleisten angebracht wären, welche die schweren Sachen von den zerbrechlichen getrennt halten.

f. Sehr zerbrechliche Waaren, wie feine Glassachen, Porzellan mit Blumen, feiner Zinkguß u. dergl., sind häufig nur mit ein wenig Papier eingeschlagen, statt daß sie mehrfach mit Flor- und feinem Packpapier umwickelt und an den besonders empfindlichen Stellen, wie vorstehenden Spitzen und Verzierungen, mit Papierschnitzeln, Watte u. dergl. förmlich ausgepolstert sein sollten.

g. Gewisse schwere und voluminöse Gegenstände, wie Möbel, Spiegelrahmen, große Metallgußwaaren, sollten nicht, wie gewöhnlich geschieht, mit Schrauben an der Kiste befestigt werden, da sich so jeder Stoß, den diese erhält, direkt auf die Gegenstände fortpflanzt, und auch das in den Tropen unvermeidliche Ziehen und Werfen der Kistenbretter ihnen so viel größere Gefahr bringt. Elastische Packung, die gegen die äußeren Erschütterungen eine Art Tampon abgeben soll, ist hier die Aufgabe.

h. Schnittwaaren, die in großen Stücken kommen, werden von den Deutschen Absendern immer noch meist in Kisten gepackt, wodurch das Transportgewicht ohne Noth erheblich erhöht wird und daneben die Gefahr entsteht, daß die Kisten durch die große Schwere des Inhalts auseinander gehen. Diese Waaren sollten, nach dem Beispiel der Engländer, in hydraulisch gepreßten Ballen mit Reifenumgürtung versendet werden.

Die große Wichtigkeit, welche die Packfrage für den Importeur hat, liegt so auf der Hand, daß darüber nicht viel Worte zu verlieren sind. Auch in Mexiko giebt es eine Menge Artikel, wie z. B. Lampenglocken, feine Gläser und Porzellane, Spiegel u. dergl., deren Bezug aus Deutschland fast ganz aufgehört hat, weil der Bruch so massenhaft ist, daß er oft bis 40, 50 pCt. des Werthes erreicht. Der Importeur sagt mit Recht, was nutzt mir alle Schönheit und auch alle Billigkeit der Deutschen Artikel, wenn ich sicher bin so viel Scherben zu erhalten, für die ich dann noch obenein Preis, Fracht und Zoll zahlen muß? Der Deutsche Absender, nachdem er seine Kiste möglichst lottrich und schlottrich verpackt hat, nimmt den Pinsel und malt darauf die Worte „Zerbrechlich", „Glas", „Oben" ꝛc. pro salvanda conscientia. Dieses naive Verfahren muß Jedem ein Lächeln verursachen, der einmal in den Seehäfen mit den Schiffsgütern hantiren gesehen hat, namentlich in den überseeischen, wo die Neger oder Kulis, die das Ab- und Aufladen besorgen, doch gewöhnlich kein Deutsch verstehen und überhaupt nicht lesen können. Man kann den Deutschen Fabrikanten nicht dringend genug anrathen, die bisherige Praxis aufzugeben, wonach sie gewöhnlich die Packung auf ihre Kosten nehmen (und dann daran zu sparen suchen), und lieber sie ordentlich machen zu lassen und dafür zu liquidiren, wie die Engländer und Franzosen. Der Bezieher der Waare wird mit Vergnügen diese Summe zahlen, wenn er dadurch sicher ist, weniger Bruch zu haben. Die bisher bestehenden Versicherungsgesellschaften bieten ihm gerade für diesen häufigsten Fall des Schadens keinen Schutz, da sie für innere Verletzungen nicht aufkommen. Die Gebühren für ordnungsmäßige Packung würde er also wie eine Assekuranzprämie ansehen können.

Nun ist freilich hier die Befolgung des Rathes um deswillen schwieriger, weil unsere Fabrikanten, auch wenn sie den besten Willen hätten, nicht gut packen können, weil sie es eben nicht verstehen, oder der erforderlichen Maschinen oder Vorrichtungen dazu entbehren. Der letztgedachte Uebelstand wird in umfassender Weise erst mit der größeren Konzentration unseres Exportgewerbes beseitigt werden können, wovon später die Rede sein wird. Was aber das mangelnde Verständniß anlangt, so sollte man auch bei uns endlich die Packerei, wie es anderwärts geschieht, als ein Metier behandeln, welches mit seinen zahllosen Details und kleinen Kunstgriffen durchaus verdient und verlangt, erlernt zu werden. Man muß in Deutschland aufhören, diese wichtige Arbeit als eine Nebenbeschäftigung für Hausknechte anzusehen. Unsere großen Häuser könnten recht wohl junge Leute nach Paris in die Lehre schicken; die einmaligen Kosten würden sich reichlich heimzahlen. In den größeren Fabrikationscentren sollten sich auch gelernte Einpacker als selbstständige Gewerbetreibende aufthun, um für die Exporteure auf Bestellung zu arbeiten. Da diese Leute — ebenso wie es in Paris geschieht — zugleich das Ein- und Auspacken von Privatmenagen für Umzug und Reisen besorgen könnten, so würde dies Handwerk sicher seinen Mann ernähren. Endlich wäre auch der Staat in der Lage, Etwas für die Sache zu thun, indem er in den Gewerbeschulen und ähnlichen Anstalten die Packkunst zum Lehrgegenstande machte, was sie nach ihrer Bedeutung für unseren Handel und unser Gewerbe unzweifelhaft zu sein verdient.

Als ein Detail, aber ein nicht unwichtiges, wäre hier noch die Herstellung eines billigen Packstoffes als Surrogat für Heu und Stroh zu empfehlen, welcher die gleiche Elastizität besitzen, aber gegen Feuchtigkeit total unempfindlich sein müßte. Die Aufgabe kann für die heutige Technik nicht schwer sein, und mit dem Stoff wäre sicher ein gutes Geschäft zu machen.

7) Der Deutsche Fabrikant und Exporteur legen nicht genug Werth auf das Annoncenwesen oder betreiben es in unpraktischer Weise.

In der später folgenden Detailbesprechung wird häufig die Bemerkung auffallen, daß in diesem oder jenem Artikel fremde Waaren bezogen werden, weil „Deutsche nicht bekannt sind". Wenn dies schon von Deutschen Handlungshäusern gesagt wird, so läßt sich ermessen, wie viel Absatz der Deutschen Industrie durch die Unkenntniß von ihren Leistungen entgeht. Hiergegen kann nur ein gut entwickeltes Annoncenwesen helfen, welches leichter und allgemeiner wirkt als Handlungsreisende. Auch hier ist der Vorgang der anderen Völker, namentlich aber der Amerikaner, der Nachahmung zu empfehlen. Der Schreiber dieses, der einen hiesigen Detaillisten in Eisen- und Kurzwaaren nach den Ursachen für die zunehmende Verdrängung der Deutschen durch die Amerikanischen Fabrikate fragte, erhielt als Antwort zwei Waarenofferten vorgelegt. Die eine war der brillant ausgestattete Katalog eines Amerikanischen Exporthauses, ein wahres Salonstück, wo auf 300 Seiten Velinpapier jeder einzelne Artikel unter fortlaufender Nummer und Preisangabe aufgeführt und mit eingehender Spanischer Beschreibung seiner Anwendung in hübscher Abbildung dargestellt war, sei es in natürlicher Größe, sei es nach einem genau angegebenen Maßstab. Die andere war der Prospektus einer der größten Deutschen Eisenhandlungen, der auf 4 Seiten eine trockene (Deutsche) Aufzählung der verschiedenen Artikel enthielt, ohne Bild oder Preisangabe. Ist es zu verwundern, wenn die hiesigen Importeure, statt sich auf so vager Grundlage auf eine Bestellung einzulassen, lieber an das Amerikanische Haus schreiben, von dem sie — beiläufig gesagt in kürzester Frist und in guter Verpackung — die einfach nach der Nummer des Katalogs bestellten Waaren in getreuer Ausführung zugesandt erhalten?

Die Anzahl solcher Amerikanischen Waarenofferten, Preiscourante und Prospekte aller Art, die, in Spanischer Sprache natürlich und gratis, an alle hiesigen Handelsfirmen versandt werden, ist enorm. Eine ganze Anzahl derselben, wie z. B. der Katalog von Millors Wheeler u. Comp. (Schlösser), von Reed u. Barton (Silbersachen) und von Sargent u. Comp. (Hardware) sind mit ihren Bildern in Goldstich wahre typographische Kunstwerke, und wenn sich auch die Kosten für solche Waarenlexika oft bis auf 10 und 20 000 Dollars belaufen, so kann man das Geld doch für gut angelegt ansehen, da die rapide Zunahme des Amerikanischen Absatzes nach hier sehr wesentlich dadurch befördert worden ist. Es giebt wohl auch in Deutschland Häuser, welche ausführlichere Kataloge haben, aber sie kommen jenen Amerikanischen nicht entfernt gleich in praktischer Ausführung, sind nur in Deutscher Sprache gedruckt und, wenn sie von einem hiesigen Hause eingefordert werden, so geschieht es gewöhnlich, daß 40 oder 50 Mark für ein Exemplar in Rechnung gestellt werden!

Neben jenen Amerikanischen Handelsofferten — welche theils Kataloge der großen Exporthäuser, theils Preiscourante einzelner Fabrikanten sind — tragen auch die periodischen Fachblätter aus allen Feldern der Technik, die von Amerika aus gratis hierher versendet werden, sehr zur Belebung der Beziehungen bei. Namentlich gilt dies für die Maschinen- und Bautechnik, ein Gebiet, welches, bei dem kolossalen Aufschwung, den Bergbau, Fabrikation und Eisenbahnbau in Mexiko genommen haben, heute von großer Bedeutung ist. Endlich senden die Amerikaner auch vielfach Muster-Kollektionen von den kleineren Artikeln, wie z. B. Feilen, Schrauben, Bohrern, Nägeln, Patronen, Schlössern u. dergl. an die hiesigen Handlungen — natürlich gratis. Diese Mustersätze, in Bilderform aufgemacht, sieht man nicht bloß bei den Detaillisten, sondern sogar an Orten des öffentlichen Verkehrs, wie Wartesälen, Restaurants, Apotheken ꝛc. als Wandzier hängen. Jeder Gegenstand hat seine Nummer und Preisangabe, und eine Bestellung ist daher bloß nach diesen Muster-Kollektionen aufs Leichteste von Jedermann auszuführen. Die Schlösser z. B. sind dabei an der Aushängetafel gewöhnlich so angebracht, daß man sie alsbald in ihrer Wirksamkeit probiren kann.

Bevor wir in Deutschland uns bis auf diese Höhe des Amerikanischen Annoncenwesens erheben können, wird sich freilich noch manche Vorbedingung erfüllen müssen, wie z. B. die lokale Konzentration der Fabrikzweige und die Entstehung großer Kommissionshäuser für den überseeischen Export — wovon sogleich die Rede sein wird. Aber zunächst sollten unsere annoncirenden Fabrikanten sich wenigstens die praktische Weise der Amerikanischen Offerten zum Beispiel nehmen.

8) Das Deutsche Exportgeschäft leidet an gewissen Schwerfälligkeiten und an einem Mangel an Einheit und Uebersichtlichkeit in Nomenklatur und Preisbestimmung, welche den Bezug erschweren.

Es fehlen in Deutschland die in den übrigen großen Produktionsländern üblichen, entweder allgemeinen oder für gewisse Absatzgebiete zusammengestellten, stabilen Tabellen für die Stapelartikel. Während dort in der Benennung, Maßangabe und Preisbestimmung der Waaren Uebereinstimmung und Stabilität herrscht, so daß nur der jedesmalige Rabatt von Zeit zu Zeit veröffentlicht oder vereinbart zu werden braucht, suchen die Deutschen Fabrikanten etwas darin, jeder seine eigenen Benennungen, Formen und veränderlichen Preise zu haben, so daß daraus ein Chaos entsteht, welches dem ohne besonders verläßliche und sachkundige Vertretung in Deutschland dastehenden überseeischen Importeur die Bestellung und Kalkulation Deutscher Waaren fast zur Unmöglichkeit macht. Ein anderer übler Ausfluß Deutschen Individualisirungstriebes ist die Sucht der Fabrikanten, ihre Waare so eigenartig und in abweichenden Maßen von der ihrer Konkurrenten herzustellen, daß kein Bestandtheil derselben zu einer wo anders gemachten passe. Von einer Amerikanischen Lampe oder Uhr z. B. paßt jeder Theil zu jeder anderen, was ein immenser Vortheil ist.

In diese Rubrik gehört auch die Schwerfälligkeit Deutscher Fabrikanten mit der Annahme kleiner Probebestellungen, die bei Einführungsversuchen unvermeidlich sind. Die Englischen, Französischen und Amerikanischen Fabrikanten, namentlich die großen Kommissionshäuser, führen bereitwillig auch den kleinsten Auftrag aus.

Unsere Fabrikanten müssen sich in allen diesen Dingen größere Coulanz und Weltmarktroutine aneignen, und für unsere Handelstage wäre es eine dankbare Aufgabe, auch bei uns in den einzelnen Fabrikationsbranchen die Einführung einheitlicher Benennungen, Maße und Standard-Tarife zu erstreben.

9) Der Einkauf ist in Deutschland durch die verstreute Lage der verschiedenen Industriezweige sehr erschwert. Es fehlen auch die großen Kommissionshäuser, welche denselben in anderen Ländern so vortheilhaft vermitteln.

Der Mangel an Centralisation ist einer jener Nachtheile, die natürlich nur mit der Zeit beseitigt werden könnten, hierüber ist also an dieser Stelle Nichts weiter zu sagen. Dagegen ist zu hoffen, daß jene Export-Kommissionshäuser viel früher entstehen werden, zu denen ja schon hier und da der Anfang gemacht ist. In den Mexikanischen

Verhältnissen tritt, wie gesagt, das Verlangen danach weniger dringend auf, weil der größere Theil der hiesigen Häuser ihre Socii oder Korrespondenten in den Seestädten haben, welche ihnen den Einkauf besorgen. Immerhin wird auch hier von allen Seiten die Nützlichkeit der Sache anerkannt. Die Kommissionshäuser müssen in gleicher Weise, wie dies die Französischen, Englischen und Amerikanischen thun, die verantwortlichen Vermittler zwischen dem Fabrikanten und dem Importeur bilden. Sie sollen mit ihrer ausgebreiteten Kenntniß der vorhandenen Erzeugnisse, der Lage und Leistungsfähigkeit der Fabriken, der Wege und Frachten den Einkauf erleichtern, sie sollen die Güte und Probemäßigkeit der Waare kontroliren und sie sollen die angemessene und technisch richtige Seeverpackung besorgen. Vermittelung längerer Kredite für die Abnehmer hätte damit Hand in Hand zu gehen. Auch das Reisenden- und Annoncenwesen würde in ihren Händen in die richtigen Wege geleitet werden können. Der geringe Kostenzuwachs, der durch ihre Provision erwüchse, käme gegen die immensen Vortheile, welche sie ihren Kommittenten bieten würden, gar nicht in Betracht.

In der nachfolgenden Detailbesprechung der einzelnen, für den Mexikanischen Import ins Gewicht fallenden Waarenkategorien werden die — neben einer gelegentlichen allgemeinen Charakterisirung — gebrachten Urtheile der einzelnen Berichterstatter nach ihrer lokalen Herkunft durch die Buchstaben N., M., O., W. und S. kenntlich gemacht werden.

„N." bedeutet die nördlichen Staaten der Republik. Die hier etablirten Deutschen Häuser beziehen ihre Waaren theils auf dem 700—1000 Kilometer langen Landweg aus der Hauptstadt, theils aus den nächstliegenden Grenzstädten der Vereinigten Staaten, theils endlich über die Häfen Guaymas, Mazatlan an der West- und Brazos, Tampico an der Ostküste. Dies ist die Region, wo der Amerikanische Import in den letzten Jahren am stärksten zugenommen hat und mit dem bevorstehenden Ausbau der jetzt schon bis an die Amerikanische Grenze vorgedrungenen Eisenbahnen die Europäischen Waaren immer mehr verdrängen wird.

„M." bedeutet das Mittelland, welches die großen Städte Guadalajara, Guanajuato, Leon, San Luis, Lagos, Queretaro und die Hauptstadt Mexiko umfaßt. Die Zufuhr erfolgt hier überwiegend über die Eisenbahn Veracruz-Mexiko und später einen Landweg, der von 200 — 500 Kilometer variirt. Ein kleinerer Theil kommt via San Blas an der West- und Tampico an der Ostküste. In diesem Gebiet kämpfen die beiden großen Konkurrenten, d. h. der Europäische und der Amerikanische Handel, unter ziemlich gleichen lokalen Bedingungen.

„O." bedeutet die Hafenplätze an der Ostküste, wo Europäische und Amerikanische Dampferlinien in ungefähr gleicher Frequenz verkehren. Ebenso Segelschiffe. Veracruz ist der Haupteinfuhrhafen des Landes, über den zwei Drittel des ganzen Imports gehen, und die von dort stammenden Urtheile haben somit einen mehr als lokalen Werth.

„W." bedeutet die Plätze an und nahe der Westküste. Es giebt hier nur eine (Amerikanische) Dampferlinie, die zwischen San Francisco und Panama verkehrt; der Bezug der Waaren geschieht theils über San Francisco, theils über Panama. Da hier der Großhandel fast ausschließlich in den Händen Deutscher Häuser ist, die vielfach Deutsche Segler für eigene Rechnung chartern, so hat die Amerikanische Konkurrenz, trotz der Gunst der geographischen Lage, den Deutschen Waaren noch nicht so viel Abbruch gethan, als es andernfalls geschehen sein würde. Unter den Mittheilungen aus diesem Rayon befinde sich ein Kollektivbericht sämmtlicher Deutschen Häuser in Colima, welcher mit dem Zeichen „Koll. Ber." als solcher kenntlich gemacht ist.

„S." bedeutet die Städte im Innern, südlich des Breitengrades der Hauptstadt. Diese Plätze versorgen sich theils von Veracruz theils über die kleinen südlichen Häfen. Sie haben meist mit großer Landfracht zu rechnen. Die Amerikanische Konkurrenz ist hier noch am schwächsten.

Das häufig widersprechende Urtheil in den einzelnen Berichten erklärt sich zum Theil aus den eben erörterten, verschiedenartigen Bezugsbedingungen der geographischen Regionen, theils auch daraus, daß die einzelnen hiesigen Häuser Verbindungen von sehr ungleichem Werthe in Deutschland haben. Das eine hat einen Socius in den Seestädten, der Einkauf und Versandt besorgt, das andere ist auf selbstständige Aufsuchung seiner Verbindungen angewiesen, und der Zufall entscheidet oft darüber, ob dieselben gerade guter oder schlechter Art sind. Eine besondere Aufmerksamkeit verdienen jene Referate, welche am Schlusse der meisten Waarenrubriken mit dem Zeichen M. erscheinen. Es sind dies die Berichte der großen Deutschen Importhäuser hier in der Hauptstadt, welche wegen des Umfangs ihrer Geschäfte (wohl ein Dutzend dieser Häuser haben hier einen jährlichen Umsatz zwischen 1 und 2 Millionen Mark) und wegen ihrer guten Verbindung mit Deutschland das maßgebendste Urtheil haben. Hier findet man auch am meisten jene erfreulichen Anzeichen von der in allerneuester Zeit wahrnehmbaren Verbesserung der Deutschen Produktion, für welche die erfolgreiche Wiedereinführung Deutscher Marken, namentlich in der Metall- und Kurzwaarenbranche, Zeugniß ablegt. Die Provinzhäuser, mit ihrer gewöhnlich mangelhaften Information, wissen zumeist davon noch Nichts zu melden.

Bei der Einordnung der einzelnen Artikel in die aufgestellten Kategorien hat der hiesige Usus der Geschäftstheilung maßgebend sein müssen, um gewisse zusammenfassende Urtheile an den rechten Platz bringen zu können.

Die mit keinem Buchstaben bezeichneten Sätze am Anfang der Rubriken enthalten allgemeine, für das ganze Land giltige Bemerkungen.

A. Verzehrungs-Gegenstände.

Wein.

Der Konsum beschränkt sich auf die oberen Stände. Am meisten Spanische Weine aus alter Gewohnheit; demnächst Französische Rothweine. Deutsche Weine wesentlich nur in den fremden Kolonien bekannt. Gute Weine halten Transport und hiesiges Klima vollkommen aus. Faßsendung hat ihre Bedenken, wegen hier mangelnder Kenntniß in der Behandlung und Abfüllung.

Bier.

Der Genuß bürgert sich mehr und mehr ein. Gute Qualitäten in Flaschen versendet, halten sich vollkommen gut.

a. Das Deutsche Bier wird seit den letzten Jahren mehr und mehr durch das sehr gute Amerikanische verdrängt, obgleich Letzteres theurer ist. Die Deutschen Biere sind zum großen Theil schlecht verkorkt, auch haben wir wiederholt die Erfahrung gemacht, daß bei Nachbestellungen die zweiten und späteren Sendungen schlechter ausfielen als die ersten. (W.)

b. Bier wird hauptsächlich von Deutschland, auch etwas von Norwegen bezogen.

Manche Deutschen Marken erfolgen nicht immer in gleich guter Qualität. Der Konsum von Nordamerikanischen Bieren nimmt zu, hauptsächlich von St. Louis, welches bislang immer gleich gute Qualitäten gezeigt hat. (N.)

c. Von Deutschland. (W.)

d. Bier, welches früher nur aus Deutschland bezogen wurde, ist hier gänzlich vom Amerikanischen Bier verdrängt worden, welches viel schneller von San Francisko gebracht werden kann. (W.)

e. Theils aus Deutschland, theils aus Nordamerika. Vor einigen Jahren gelangte durch Zufall eine kleine Sendung Bier einer Deutschen Brauerei hierher, das sehr gefiel und Bestellungen zur Folge hatte, die auch nach Wunsch ausfielen und guten Absatz fanden. Das Jahr darauf erfolgten sehr erhebliche Aufträge von den meisten der hiesigen Importeure, sämmtliches Bier kam aber nicht nur von geringer, nicht für den Export geeigneter Qualität, sondern derartig schlecht verkorkt an, daß nach Verlauf von 2 bis 3 Monaten über die Hälfte aller Flaschen völlig verdorben war, und viel Geld verloren wurde. Natürlich waren damit die Bestellungen für immer vorbei, trotzdem der Fabrikant später versuchte, seine Marke zu rehabilitiren. Eine einmal diskreditirte Waare wieder einzuführen, ist aber fast ausnahmslos verlorene Mühe und besonders bei Bier, das in geschlossenen Kisten verkauft wird, wo also der Käufer sich gänzlich auf die Reellität des Lieferanten verlassen muß. (W.)

f. Deutsches Fabrikat ist hier nicht importfähig, weil die Fabrikanten wirklich gute Biere nicht zu den Preisen der Englischen und Nordamerikanischen abgeben und schlechtes Bier für das hiesige tropische heiße Klima überhaupt nicht passend ist. (O.)

g. Bier und Porter nur von Deutschland. (O.)

h. Bier nur von Deutschland. (M.)

i. Bier aus Deutschland in ½ Flaschen, weniger in ganzen Flaschen. Zu tadeln ist, daß die Qualität nicht immer die gleiche ist, doch wird Deutschem Bier stets der Vorzug gegeben, wenn auch die Vereinigten Staaten mit Macht anfangen, Konkurrenz zu machen. (S.)

k. (Koll. Ber.) Bremer, Hamburger, Berliner, Mainzer und andere Marken finden recht guten Absatz und bilden fast den ganzen Konsum, daneben nur noch einzelne Amerikanische und Skandinavische Sorten.

l. Das Deutsche Bier ist viel besser als das der Vereinigten Staaten und würde nach meiner Ansicht, trotz seines höheren Einkaufspreises, das Amerikanische verdrängen, wenn seine Qualität stets gleichmäßig ausfiele. Ich importire seit Jahren Bier von St. Louis und habe noch nie ein schlechtes Faß darunter gefunden, während bei den Deutschen Bieren fast regelmäßig die erste Probesendung brillant ausfällt, und die späteren bedeutend geringer und zum Theil ungenießbar. (N.)

m. Wegen hohen Einstandspreises nur Luxusartikel. Deutsche Biere allen anderen ebenbürtig aber unverläßlich. (M.)

n. Aus Deutschland und Böhmen, dessen Pilsener Gebräu jetzt in großer Beliebtheit steht, wegen seines guten Geschmackes und stets gleicher Qualität. (M.)

Spiritus.

Fremder Sprit wird sehr wenig im Lande konsumirt, zumal da bei dem Mangel an Industrie wenig Verwendung für technische Zwecke ist. Aus der Aloe und bei der Zuckerfabrikation wird im Lande ein recht guter Sprit gewonnen, welcher für Apotheker-Zwecke und zur Herstellung der ordinären Spirituosen zum Genuß vollkommen genügt.

Etwas ganz feiner rektifizirter Sprit kommt aus Deutschland.

a. Vorzugsweise aus Deutschland. (M.)

b. (Koll. Ber.) Landesprodukt hat Deutschen Sprit verdrängt. (W.)

c. Billiger und besser im Lande produzirt. (M.)

Liköre, Cognac, Fruchtextrakte ꝛc.

Nur in den obersten Ständen konsumirt.

a. Hiervon wird nur Französische Waare gebracht, doch mag das theilweise daran liegen, daß die hiesigen Konsumenten ungern neue Marken kaufen und einmal an die Französischen gewöhnt sind. In früheren Jahren wurden viele Liköre und künstliche Weine von Deutschland gebracht; aber es kam zuletzt solcher Schund, daß das Terrain vollständig verloren wurde. Auch die Aufmachung in Bezug auf Form der Flaschen, Etiquetten und dergleichen ist in Bordeaux viel besser. (W.)

b. Von Frankreich. Geringe Qualitäten von Deutschland, obgleich ihr Bezug beinahe eine Gewissensfrage hervorrufen kann; denn die Destillateure bereiten manche überraschende Komposition. (N.)

c. Genèvre, Alasch und andere Liköre von Deutschland. (W.)

d. Cognac und Liköre aus Frankreich. (W.)

e. Cognac 10 pCt. aus Deutschland, Liköre 50 pCt., das Uebrige aus Frankreich und Holland. (O.)

f. In Likören 50 pCt. aus Deutschland. (M.)

g. Aus Frankreich, einige Liköre aus Deutschland. (M.)

h. Cognac von Deutschland und Frankreich, in ordinären Sorten, Liköre, billige, von Deutschland. (N.)

i. Nur von Frankreich; Rheinischer Cognac noch unbekannt. (M.)

k. Liköre von Frankreich, da hier am meisten verlangt. Ordinäre Spirituosen von Deutschland. (M.)

Fleischwaaren, Konserven, geräucherte Fische, Delikatessen.

Der Konsum ist recht beträchtlich und zunehmend. Im Lande wird fast nichts derart erzeugt. Deutsche Fleischwaaren, wie Würste, Schinken ꝛc. sind sehr beliebt und würden viel mehr bezogen werden und die Amerikanische Konkurrenz besser bekämpfen, wenn die häufig schlechte Packung nicht so viel Verderb und dadurch hohe Preise verursachte.

Die feinen Fleischwaaren müssen durchaus ein jedes Stück in separate Blechbüchse kommen, nur dann ist ihre Konservirung wahrscheinlicher. Einige Deutsche Exporteure (z. B. in Hamburg, Lübeck und Gotha) befolgen dies mit Erfolg. Amerika, welches in der Herstellung aller Waaren dieser Rubrik große Fortschritte macht, packt gut und okkupirt mehr und mehr den Markt. Es kommen von dort in sehr guter Qualität: Schinken, Pasteten, pikante Fleischwaaren, eingelegte Früchte und Gemüse.

a. Die feineren Qualitäten in Fleischkonserven von Deutschland. In konservirten Gemüsen, Früchten und Fischen steigt der Absatz in dem guten und billigeren Nordamerikanischen Produkt. (N.)

b. Schinken, Fruchtsäfte und eingelegte Gemüse von Deutschland. (W.)

c. Aus den Vereinigten Staaten, von wo der Bezug per Dampferlinien soviel schneller ist. (W.)

d. Schinken nur aus Deutschland. (W.)

e. Eingemachte Früchte zu 25 pCt. von Deutschland. Gemüse 100 pCt. (O. M.)

f. Ganz von Deutschland. (M.)

g. Fleischwaaren, Schinken viel aus Deutschland. (M.)

h. Konserven aller Art von Hamburg und Lübeck. (N.)

i. Fleischwaaren, geräucherte und gepökelte, von Deutschland. Konserven (großer Konsum) aus Frankreich oder aus den Vereinigten Staaten, da unter den Deutschen Fabrikaten dieser Art zu viel ungleiche Waare und zu viel verdorbene Büchsen sind, auch die Französischen Marken hier beliebt sind.

Mehl und Mehlpräparate.

Mehl wird billig und gut im Lande erzeugt; die feineren Präparate daraus, wie Nudeln, Macaroni und dergleichen, werden zum Theil vom Auslande bezogen, namentlich von Deutschland, Frankreich und Italien.

a. Mehl im Lande im Ueberfluß; Biskuits Weniges von Deutschland und England, hauptsächlich von Amerika. (N.)

b. Mehlpräparate nur von Deutschland. (M.)

c. In Präparaten geringer Konsum aus Frankreich. (M.)

Konditorwaaren.

Die landesüblichen und sehr beliebten Süßigkeiten, namentlich verzuckerte Früchte, werden im Lande in sehr guter Qualität erzeugt. Auch der geringe Konsum von Konditorwaaren, wie Bonbons und Dragées, wird von hier etablirten fremden Konditoren produzirt. Feine Chokoladen kommen von Frankreich und in letzter Zeit auch viel von Amerika, da im Lande selbst, obwohl hier der Kakao wächst, ein wirklich feines Fabrikat nicht hergestellt wird.

B. Chemikalien, Hilfsstoffe und Rohmaterialien.

Apothekerwaaren, Droguen, Patentmedizinen.

Bei dem Mangel an Aerzten im Innern herrscht große Tendenz zu Haus- und Wundermitteln, die einen großen Verbrauch von Patentmedizinen verursacht. Dieselben kommen meist aus den Vereinigten Staaten. In Chemikalien für pharmazeutischen Gebrauch steht Deutschland oben an.

a. Patentmedizinen von Nordamerika, sehr weniges von Deutschland und England. (N.)

b. Einfache Droguen und verschiedene Chemikalien für Apotheken zu 70 pCt. von Deutschland. (M.)

c. Patentmedizinen werden glücklicherweise wenig in Deutschland angefertigt. Sie werden von Nordamerika massenweise und mit Hülfe einer großen Reklame hierher geworfen, sind aber mehr oder weniger Bauernfängerei. (M.)

d. Von Deutschland. (O.)

e. 60 pCt. von Deutschland. (M.)

f. 50 pCt. von Deutschland. Patentmedizinen nur von Frankreich und Nordamerika. (M.)

g. (Koll. Ber.) meist aus dem nahen Nordamerika. (W.)

h. Aus Deutschland und Frankreich. (M.)

i. (Belgische Firma). Salze, Alkaloide, Jod und Schwefel, überhaupt fast alle Chemikalien für Pharmazie, kommen vorwiegend und in guter reiner Waare aus Deutschland. Nur die Packung läßt hier und da zu wünschen. (M.)

Andere Chemikalien und Hülfsstoffe.

Das Deutsche Produkt steht in großem Ansehen wegen seiner Güte und Reinheit, doch wird häufig über mangelhafte Packung und nicht gangbare Maßeintheilung geklagt. Die Amerikanische Konkurrenz, welche mehr darauf achtet, wird immer stärker.

a. Kupfervitriol nur von Deutschland. Ebenso Hypersulfat von Soda, Theer und Stärke. (W.)

b. Bikarbonat, Bleiweiß, Kampher, Bleioxyd, Borax, Lack, Weihrauch, Magnesia von Deutschland. (W.)

c. Kupfervitriol und Stärke nur aus Deutschland. (W.)

d. Chemikalien für industrielle Zwecke zu 70 pCt. aus Deutschland. (M.)

e. Aus Deutschland zumeist. Soda ist billiger aus anderen Ländern. (O.)

f. Ganz von Deutschland. (M.)

g. 50 pCt. aus Deutschland. Die Deutschen Waaren sind von keinen fremdländischen verdrängt worden. Im Gegentheil habe ich gefunden, daß Deutsche chemische Präparate z. B. von der Fabrik Schering in Berlin und Chinin von Zimmer in Frankfurt, obgleich theurer, doch die fremden zu verdrängen anfangen. Dies ist namentlich ihrer Reinheit zuzuschreiben. Deutsches Gewicht ist gut und voll, die Bedienung reell und die Verpackung besser und solider als vielleicht die irgend einer andern Nation. (M.)

h. Quecksilber für den hiesigen Minenbetrieb aus Nordamerika. (M.)

i. (Koll. Ber.) Meist aus Nordamerika. Kampher und Chinin aus Deutschland, weil reiner.

k. Größtentheils von Deutschland. (N.)

l. Soda nur von Deutschland. (N.)

m. Meist aus Deutschland. In Salpetersäure ist viel Konsum für die hiesigen Bergwerke. Deutschland sollte etwas mehr konkurriren. (M.)

n. In dem hiesigen Bergwerksdistrikt werden jährlich 200 000 Pfund ordinäres, im Lande fabrizirtes Pulver verbraucht und eben so viel in dem benachbarten Distrikt von Zacatecas. Die Deutschen Fabrikanten sollten größere Quantitäten Sprengstoffe, namentlich auch Dynamit, den hiesigen Deutschen Großhändlern konsigniren. (M.)

o. Soda, Leim, Stärke sind wesentlich Landesprodukte. Die anderen Chemikalien kommen aus Deutschland, Frankreich und Amerika, Firniß nur aus letzterem Lande. (M.)

Farbwaaren und Farbstoffe.

Ziemlicher Verbrauch für die Textil- und andere Industrie im Lande. Mit Ausnahme weniger Naturfarben wird alles importirt. Deutsches Produkt in den meisten Artikeln für seine Güte bekannt und beliebt.

a. Oelfarben nur von Deutschland. (W.)

b. Ultramarin, Chromgelb, Karmin von Deutschland. (W.)

c. Oelfarben von Deutschland. (W.)

d. Ebenso. (W.)

e. Deutsche Wichse wird mehr und mehr von Amerikanischer verdrängt. (O.)

f. Farbstoffe für Maler und Färber und Firnisse kommen zu 80 pCt. von Deutschland. (M.)

g. Ganz von Deutschland. (M.)

h. Vorwiegend von Deutschland. (M.)

i. 75 pCt. von Deutschland. (O.)

k. Deutsche Wichse verliert rasch ihre Frische und trocknet ein. Ebenso Französische Waare, während die Amerikanische unter diesem Fehler nicht leidet und daher vorzuziehen ist. Die Deutsche Aufmachung ist ziemlich gut, nur müßten die einzelnen Schachteln in Packeten zu 1 Dutzend Schachteln kommen, um den Handel en gros zu erleichtern.

l. (Koll. Ber.) Oel- und andere Farben zu 75 pCt. von Deutschland. (W.)

m. Ich betreibe eine Fabrik von bedruckten Baumwollengeweben, und von meinen Farbstoffen und Chemikalien ist ein großer Theil Deutscher Herkunft. Sobald ich in Deutschland die genauen Bezugsquellen kenne, glaube ich, fast Alles von dort beziehen zu können. (N.)

n. Von Deutschland und Frankreich. Bleiweiß und Zinkweiß, jetzt Landesprodukt, sollte in feinerer Waare aus Deutschland angestellt werden. (M.)

p. Die Deutschen Druckfarben sind besser und billiger als alle anderen. (M.)

q. (Belgische Firma.) In allen Artikeln dieser Branche stand bisher Deutschland voran, nur Einiges davon kam aus Frankreich und der Schweiz. Neuestens aber haben die Vereinigten Staaten angefangen, namentlich mit Oelfarben, stark in Konkurrenz zu treten, die, nach einem neuen Verfahren zu sofortigem Gebrauch fertig gemacht, in Blechbüchsen aller Größen zum Verkauf gestellt werden und großen Absatz finden. (M.)

Seife, ordinäre.

Der Seifenverbrauch im Lande ist gering, da die Indische Bevölkerung (⅞ des Ganzen) sich gar nicht wäscht, und selbst in den Städten die untern Klassen die Gewohnheit haben, sich wöchentlich einmal zu baden, um das tägliche Waschen zu ersparen. Die ordinäre Seife wird überall von den Schlächtern hergestellt.

a. Im Lande fabrizirt. (N.)

b. Ebenso. Der hohe Zoll würde auch den Import unmöglich machen. (O.)

c. Ebenso. (M.)

Oele und Petroleum.

Viele Pflanzenöle werden im Lande gewonnen, wie Kokosöl, Rüböl, Sesam- und Baumöl. Leinöl wird importirt, meist von Deutschland, ebenso wie ein wenig Olivenöl, welches von Spanien und Frankreich kommt. Das Sesamöl ersetzt hier für den allgemeinen Gebrauch das Olivenöl.

a. Petroleum von San Francisco. (W.)

b. Ebenso. Leinöl und Terpentinöl aus Deutschland. (W.)

c. Ebenso. Leinöl aus Deutschland. (W.)

d. (Koll. Ber.) Leinöl ganz aus Deutschland. (W.)

e. Pflanzenöle meist Landeserzeugniß. (M.)

Steinkohle.

Sehr geringer Konsum. Hausöfen und Kamine giebt es im ganzen Lande sehr wenig. Die Fabriken und Eisenbahnen heizen mit Holz, welches meist noch in Abundanz vorhanden ist. Nur in einigen Häfen, für Steamerkonsum, sind importirte Steinkohlen zu finden. Im Lande sind in neuester Zeit an vielen Orten gute Kohlenlager entdeckt worden, doch ist noch keines in größeren Betrieb gesetzt. Ausländische Unternehmer würden damit ein gutes Geschäft machen können, da die im Bau begriffenen riesigen Eisenbahnlinien und die aufblühende Industrie bald einen großen Bedarf an Kohle zeigen werden.

a. Von Deutschland. (W.)

b. Hier kein Konsum, da reichlich Wälder vorhanden sind. (N.)

c. Steinkohle von Nordamerika, wegen kurzer Schiffsverbindung. (W.)

d. Aus Nordamerika und Deutschland. (W.)

e. Hier kein Begehr. (M.)

f. (Koll. Ber.) Wenig Bedarf. Viele Wälder. (W.)

g. Kohle wäre für den hiesigen Montanbetrieb sehr nöthig; Bezug jetzt noch unmöglich wegen Transportschwierigkeit. (M.)

h. Die Veracruzaner Eisenbahn importirt in steigendem Maße Englische Kohle für ihren Betrieb. (M.)

Stearin und Stearinlichte.

Rohes Stearin wird viel für die hiesigen Stearinhölzer-Fabriken importirt. Gebrauch von Stearinkerzen im Wesentlichen auf die größeren Städte beschränkt. Petroleum und Talg liefern das Gros der Beleuchtungsstoffe.

a. Stearinlichte; Deutsche und Belgische in mäßigen Quantitäten, da die hiesigen Leute eine Vorliebe für Talglichte bewahren. Neuerdings erscheinen auch Nordamerikanische Stearinlichte. (N.)

b. Stearinwaare von Belgien und Holland. (W.)

c. In Stearinlichten ist Deutsche Waare zu theuer. (O.)

d. In Blöcken und Lichten zum Theil von Deutschland. (M.)

e. (Koll. Ber.) Stearin in Blöcken, Deutsche und Belgische Waare, wird von den hiesigen Zündkerzenfabriken verarbeitet. Konsum von Stearinlichten sehr beschränkt, da Talglichte üblich. (W.)

f. Wir haben bisher nur Holländische Lichte eingeführt. Deutsche Waare uns unbekannt. (N.)

g. Man zieht hier Belgische und Französische Waare der Deutschen vor, weil besser, obwohl 25 pCt. theurer. (M.)

Kreide, Schiefer, Marmor und Marmorwaaren.

Kreide giebt es im Lande. Einige Spezialitäten von Amerika und England. Schieferwaare kommt von Württemberg. Bedachung von Schiefer ist im Lande unbekannt. In Marmor, Alabaster und Onyx giebt es vortreffliches Rohmaterial im Lande. Einiger Marmor in rohbehauenen Blöcken für Monumente kommt aus Italien und Paris. Bearbeitete Marmorwaare kann wegen des enormen Zolles von 38 Cs. pro Kilogramm nicht importirt werden.

Korke und Korkwaaren.

Geringer Bedarf, da weder Weinbau, noch Brauerei in größerem Umfange existiren.

a. Kork aus Deutschland. (W.)

b. Pfropfen und Korke aller Art etwa zu 25 pCt. von Deutschland. (M.)

c. Vorzugsweise von Deutschland. (M.)

d. Nur von Deutschland. (N.)

e. Aus Spanien und Deutschland. (M.)

C. Holz- und Korbwaaren.

Möbel.

Die überaus wenigen Möbelstücke, deren die unteren Klassen bedürfen, werden im Lande erzeugt. Ebenso die kurrenten Möbel der besseren Stände, welche trotz des Ueberflusses an feinen Holzarten immer aus derselben einen Holzart und in stereotypen Formen hergestellt werden. Luxustreibende, welche den exorbitanten Zoll von etwa 135 pCt. zahlen können, beziehen ihre feinen Holz- und Polstermöbel aus Frankreich und in letzter Zeit viel aus Nordamerika, von wo zwar unschöne, aber praktische Nußholzmöbel kommen. Gebogene (sogen. Wiener) Möbel, die man in jedem Hause findet, sind hier ein sehr bedeutender Einfuhrartikel. Sie widerstehen auch am besten dem Klima, welches mit seinen abwechselnden Perioden von absoluter Trockenheit und großer Nässe die meisten Holzarten, namentlich die Europäischen, zum Reißen bringt.

a. Der Import fremder Möbel ist unbedeutend, der Preis stellt sich hoch und das Klima erschwert die Haltbarkeit der Holzarbeit. Gangbar sind die sogen. Wiener Möbel: Stühle, Sessel, Schaukelstühle

und Sophas aus gebogenem Holze mit Stuhlrohrgeflecht. Auch introduziren sich von Stühlen die äußerst praktischen Spezialitäten von Nordamerika. (N.)

b. Feine Möbel, in Sätzen für Zimmereinrichtungen, wie z. B. die sogenannten Wiener gebogenen Möbel, beziehen wir aus verschiedenen Deutschen Fabriken, ordinäre Stühle und die hier so beliebten Schaukelstühle dagegen aus den Vereinigten Staaten, weil dieselben billiger sind. Ordinäre Stühle, die wir aus Deutschland erhielten, zeigten sich schlecht gearbeitet, und beim Zusammensetzen derselben boten sich Schwierigkeiten wegen des ungenauen Zusammenpassens der einzelnen Stücke, welchen Fehler man bei Amerikanischen nicht findet.

c. Möbel aus Holz mit Rohrgeflecht zum Theil aus Deutschland. (W.)

d. Deutsche Möbel stehen zu theuer ein. (O.)

e. Möbel, gebogene, von Oesterreich (sogenannte Wiener Möbel). Von den Vereinigten Staaten sehr schön gearbeitete Möbel von Nußbaum- und Buchenholz. England liefert bronzirte Bettstellen, worin hier großer Konsum. Von Deutschland fehlen Anstellungen. (S.)

f. (Koll. Bericht.) Meist Landesproduktion. Einige „Wiener Möbel" (d. h. gebogene) aus Deutschland. (W.)

g. Wiener Möbel aus gebogenem Holz allgemein gekauft und sehr beliebt. In den letzten Jahren ist auch viel Amerikanische Waare auf den Markt gekommen, namentlich Stühle, welche sich durch gutes Material und Dauerhaftigkeit auszeichnen. (M.)

h. Gebogene Möbel von Wien. Die Deutsche Imitation ist nicht ebenbürtig. Amerika schickt billige Stühle, ganz von Holz, zum Zusammensetzen. (M.)

i. Von Amerika kommen jetzt in mannigfaltigen Formen zerlegbare Stühle ganz von Holz, die viel Absatz finden. Ebenso faltbare Stühle, von Bambus. Einige Möbel mit Holzschnitzereien beziehen wir von Berlin. (M.)

Grobe Holzwaaren.

Das Meiste wird im Lande angefertigt.

a. Holznägel von Deutschland. (W.)

b. Holzstifte für Schuhe von Nordamerika.

Unseres Wissens werden Amerikanische Schuhnägel sogar nach Deutschland exportirt. (W.)

c. Holznägel von Nordamerika. (M.)

d. Vertragen die Transportkosten nicht. (M.)

Feine Holzwaaren.

Meist Luxuswaare, daher beschränkter Verbrauch.

a. Rouleaux aus sogenanntem Holzdraht in guter Qualität aus Deutschland. (W.)

b. Holzschnitzereien und andere Produkte der feineren Holzindustrie aus Deutschland, wenn auch häufig unter fremden Etiketten. (O.)

c. Zum Theil von Deutschland. (M.)

d. Feine Holzwaaren, geschnitzte, viel von Deutschland und der Schweiz bezogen.

Amerika fängt an, dieselben vollständig zu verdrängen. Das Fehlen der Kataloge Deutscher Erzeugnisse ist auch hierin ein großer Mangel. (S.)

e. Geringer Konsum aus den Vereinigten Staaten und Frankreich. Das Deutsche Produkt ist schlecht, da die verwendeten Hölzer meist reißen und sich biegen, also in unbrauchbarem Zustande ankommen. (M.)

f. Geschnitzte Holzwaaren, wie Figuren, Galerien, Rahmen, Garderobehalter ꝛc., von Deutschland. Ebenso kommen Leisten für Bilderrahmen, verziert und vergoldet, in sehr hübschen Mustern und übertreffen die Amerikanischen. Hölzerne Koffer von Deutschland. (M.)

g. Geschnitzte Sachen, Figuren, Bilderrahmen ꝛc. von Deutschland und der Schweiz. Vergoldete Konsolen von Berlin. Vergoldete Rahmen, Leisten zum Zusammensetzen sehr hübsch von Deutschland. Einiges von Amerika. (M.)

Korbmacher- und Strohflechtwaaren.

Die Gegenstände allgemeinen Gebrauchs, wie Hüte, Matten und Körbe, werden von der Indischen Bevölkerung in Hausindustrie erzeugt. Strohhüte solcher Fabrikation sind allgemeine Volkstracht. Die feineren Strohhüte werden theils fertig (ungarnirt) von Paris, Berlin, der Schweiz und Weniges von Panama, importirt, theils aus importirtem Französischen und Deutschen Material im Lande angefertigt.

a. Korbwaaren nur aus Deutschland bezogen. Es wäre zu empfehlen, dem Beispiele Amerikanischer Fabrikanten zu folgen und Musterbücher auszugeben mit genauen Zeichnungen und Preisen, um nach diesen bestellen zu können, da hier oft nicht das konvenirt, was in Deutschland ausgesucht wird. (S.)

b. (Koll. Ber.) Einiges aus China, sonst Landesprodukt. (W.)

c. Landesprodukt. Feine Strohgeflechte für Damenhüte von Frankreich. (M.)

d. Feinere Korbwaaren kommen aus Deutschland. (M.)

D. Leder, Gummi, Hanf und Waaren daraus.

Rohleder, gearbeitetes Leder, Lackleder.

Nur die ordinärsten Ledersorten werden in den hiesigen Gerbereien hergestellt, alles Uebrige wird importirt.

a. Wichsleder, lackirte Schuhfelle und Kitzkalbleder aus Deutschland. (O.)

b. Deutsche Kalbfelle können ganz gut mit den Französischen konkurriren, es wird aber nicht immer reell geliefert. In einem Dutzend kommen z. B. 4 bis 6 Felle durchlöchert, die dann so verpackt sind, daß man sie beim Aufmachen des Packets nicht gleich entdeckt, sondern erst beim genaueren Nachsehen. Reklamationen darüber wurden zurückgewiesen.

c. Gewichstes Schaf-, Ziegen- und Kalbleder und Lackleder kommen beinahe ausschließlich aus Mainz und Worms. (N.)

d. Kitz-, Ziegen- und Lackleder aus Deutschland. (W.)

e. Lederfabrikate verschiedener Art aus Worms. Dieselben zeichnen sich vor den meisten anderen Deutschen Waaren durch gute Packung aus. (W.)

f. Schaf- und Lackleder nur aus Deutschland. (W.)

g. Wichsleder nur von Deutschland. (O.)

h. 80 pCt. aus Deutschland. (M.)

i. Feine Leder für Schuhe aus Deutschland und Frankreich. Glatte Chagrins haben Vorzug vor gerippten Ledern, weil letztere hier selbst sehr gut fabrizirt werden. Farbige Schafleder nicht konkurrenzfähig mit den im Lande angefertigten. (W.)

k. (Koll. Ber.) Meist Landesprodukt. Einiges aus Hamburg. (W.)

l. Gearbeitete Leder von Deutschland und Frankreich; die letzteren gelten hier als besser, obwohl theurer. Lackleder in vorzüglicher Qualität von Deutschland. (N.)

m. Ziemlich bedeutender Konsum, welches zum Theil im Lande fabrizirt wird, zum Theil von Frankreich kommt. Deutsches Lackleder wird schlecht fabrizirt, weil der Lack in diesen Gegenden erweicht, und die Waare meist verdorben ankommt. (M.)

n. Kalbwichsleder, welches hier einen großen Konsum hat, kommt fast nur von Frankreich, weil die Deutschen Felle zu stark und schwer für hiesigen Geschmack sind. Die hier gangbare Waare wiegt 6 bis 8 Kilogramm pro Dutzend Felle. Lackleder von Mainz besser und billiger als jedes andere. Rindshäute von Deutschland und England. Schweinsleder, feine Sorten von England, geringe von Amerika. Feine Leder für Handschuhe und Buchbinderei bisher aus Frankreich, neuestens auch von Deutschland. (M.)

Lederne Handschuhe.

Nur die obersten Klassen tragen Handschuhe, und auch da ist der Gebrauch weniger Mode, als in anderen Ländern.

a. Aus Deutschland die kurrenten Sorten, feinere aus Frankreich. (W.)

b. (Koll. Ber.) Ganz von Deutschland. (W.)

c. Ordinäre sind Landesprodukt, feine von Frankreich. (M.)

Lederschuhwerk und Accessorien.

Die Beschuhung für alle Stände ist fast ausschließlich Produkt der Landesindustrie, welche recht gut arbeitet, wenn auch das Material viel zu wünschen übrig läßt. Für den Import ist zu beachten, daß die hiesige Rasse einen viel kleineren Fuß hat, als z. B. die Deutsche, und daß man vor Allem ein leichtes, weiches Leder liebt. Für importirtes Schuhwerk kommt fast nur der Stadt- und Stubengebrauch in Betracht, auf dem Lande genügt hiesiges Schuhwerk. Die ganze Indische und farbige Bevölkerung geht in Sandalen, und was darüber steht, bewegt sich über Land zu Pferde. Für die Fabrikation feineren Schuhwerks werden die Accessorien, wie Elastiques und Besatz, meist importirt.

a. Es wird hier beinahe ausschließlich Mexikanisches Schuhwerk gebraucht. (N.)

b. Schuhwerk von Leder schwer zu importiren, da hier große Schuhindustrie herrscht. (S.)

c. Landesprodukt. (M.)

d. Schuh-Elastiques (bedeutender Konsum) von England und Frankreich, weil kräftiger und haltbarer als die Deutsche Waare. Stiefelstrippen von Frankreich. Wollenband von Deutschland. Die übrigen Schusterartikel alle von Frankreich und England, weil die Deutsche Waare dem hiesigen Geschmack nicht gefällt und auch schlecht aufgemacht ist. Wollten die Deutschen Fabrikanten nach Pariser Mustern arbeiten, so könnten sie hier im Preise leicht konkurriren. (M.)

Andere Lederwaaren und Wagen.

Sattler- und Riemenarbeiten werden recht gut im Lande gemacht, verlieren aber an ihrem Werth viel durch ihr schlechtes Material. Geschirre und Sattelzeug werden fast ausschließlich in der eigenthümlichen nationalen Form gebraucht; sie werden überall in Handwerk und Fabrik erzeugt und sogar exportirt. Pferdegeschirre und Sättel in Europäischer Form sind Luxusartikel, nur von den Fremden und von wenigen Einheimischen gesucht. Die ersteren kommen meist aus Nordamerika, die letzteren aus England. Deutsches Fabrikat unbekannt. Wagen werden meist im Lande gebaut; einige feine Stadtwagen kommen von Paris, leichtere Luxuswagen in den bekannten Amerikanischen Formen aus den Vereinigten Staaten.

a. Reisetaschen und Handkoffer erhalten wir jetzt aus den Vereinigten Staaten, weil diese Arbeiten dort viel billiger und besser gearbeitet werden, als in Deutschland. Unser Chef nahm auf einer Reise dorthin verschiedene Sachen dieser Art für seinen eigenen Gebrauch mit, die daselbst allgemeines Gefallen fanden; kommen doch schon nach Hamburg die Vertreter Amerikanischer Lederfabriken und suchen daselbst Absatz. (W.)

b. Englische Sättel, Zaumzeug und Geschirre von England, Frankreich und den Vereinigten Staaten. Der gewöhnlich benutzte Mexikanische Sattel wird hier angefertigt. Deutsches Fabrikat wurde uns nie offerirt, daher konnten wir keinen Vergleich mit fremden Fabrikaten machen. (S.)

c. (Koll. Ber.) Ganz von Deutschland. (W.)

d. Bedeutender Konsum, den die Landesindustrie deckt. (M.)

e. Transmissionsriemen jetzt von Nordamerika billiger, früher von Deutschland, Koffer von Deutschland. (M.)

f. Sattlerwaare, Europäischer Façon, nur von England. Transmissionsriemen von Amerika; Deutsche besser, aber zu theuer. (M.)

g. (Amerikanische Firma.) Pferdegeschirre kommen jetzt viel von Nordamerika. Sättel in Europäischer Façon beziehen wir nur aus England. (M.)

Weiche Waaren aus Gummi und Guttapercha.

Großer Verbrauch ist namentlich in Regenmänteln und sogenannten Wachsteppichen (Hules), welche letzteren in jedem besseren Hause zu finden sind. Im Ganzen dominirt die Amerikanische Produktion den Markt in diesem Artikel.

a. Bälle und Spielwaaren aus Deutschland und Frankreich. Letzteres liefert besser und geschmackvoller. Das hiesige Klima mag wohl Regenmäntel angreifen. Ich habe kurrente Qualitäten aus Deutschland und England bezogen und gefunden, daß es bei allen durchregnet. (N.)

b. Elastische Bänder von Barmen. (M.)

c. Wachstuche und kleine Gummiartikel verschiedener Art aus Deutschland. (W.)

d. Ebenso. (W.)

e. Theilweise von Deutschland. Wachsteppiche von Nordamerika. (W.)

f. Deutsches Wachstuch ist konkurrenzfähig mit jedem anderen Fabrikat der Welt. Es wäre zu empfehlen, Stücke von 12 Yards oder auch vielleicht 10 Metern in den Verkauf zu bringen. Bei dem warmen Klima muß die Verpackung berücksichtigt werden, damit die gerollte Waare nicht zusammenkleben kann. Andere Gummiwaaren, wie Regenmäntel, Gummischuhe, Spielwaaren, hier sehr viel gesucht, von den Vereinigten Staaten, Frankreich und England. Wir führen keine Deutsche Waare, weil wir nie Offerten und Muster erhielten, können also über Konkurrenzfähigkeit kein Urtheil geben. (S.)

g. (Koll. Ber.) Wachs-Teppiche und -Tuche ganz von England. Deutsche Waare ist nicht darauf eingerichtet, dem tropischen Klima zu widerstehen. Andere weiche Gummiwaaren 10 pCt. von Deutschland, 90 pCt. von Nordamerika. (W.)

h. Wachs-Tuche und -Teppiche aus Deutschland und Frankreich; bedeutender Konsum. (M.)

i. Wachsteppiche von Nordamerika. Wachstuche von England und Amerika. Einiges für Tischdecken von Deutschland. Von unserem Deutschen Einkäufer sind uns Wachsteppiche angekündigt, die alle fremden Waaren übertreffen sollen. Gummischläuche und Gummistiefel von Amerika. (M.)

k. Wachsteppiche von Nordamerika. Deutsches Fabrikat ausgezeichnet, aber theuer. Wachsdecken von Deutschland. (M.)

Hartgummiwaaren.

a. Kommen nur von Deutschland. (W.)

b. Gummikämme aus Deutschland. (N.)

c. Kämme und viele kleine Artikel aus Deutschland. (W.)

d. Ebenso. (W.)

e. In Bijouterie und Kämmen von Gummi ist Deutsches Fabrikat sehr gut akkreditirt und läßt keinen Wunsch übrig.

f. (Koll. Ber.) Ganz von Deutschland. (W.)

g. Unbedeutender Import aus Deutschland und Frankreich. (M.)

h. Kämme jetzt von Deutschland, früher von Amerika. (M.)

Seilerwaaren.

Die Artikel gewöhnlichen Gebrauchs werden im Lande erzeugt aus den mannigfaltigen und zum Theil vortrefflichen Faserpflanzen, welche es hier giebt, und deren Rohmaterial ja auch vielfach exportirt wird, wie Henequen (Sisalhanf) und Ixtle. Tauwerk für Bergbau und Marine kommt von England und Amerika und neuestens in vortrefflicher Qualität (Marke Velten) von Deutschland. Ebendaher einiges Bindwerk.

a. (Koll. Ber.) Landesprodukt. Importirtes meist aus England, dessen Waare gut und billig. Etwas Bindgarn aus Deutschland. (W.)

b. Landesprodukt. Seilerwaaren verderben meist bei dem Transport. (M.)

c. In sehr guten Qualitäten von Deutschland. (M.)

E. Porzellan-, Glas-, Thon- und Steingutwaaren.

Wesentlich nur in den besseren Ständen gebraucht. Die Masse des Volks bedarf überaus wenigen Geschirrs, welches die hiesigen Töpfereien liefern. Glasgeschirr ist bei ihnen fast gar nicht im Gebrauch, auch Fensterscheiben haben im Innern nur wenige Häuser, da Klima und Bauart sie entbehrlich machen. Da es im Lande keine Porzellan- oder Steingutfabriken und nur wenige Glashütten giebt, so muß der ganze Bedarf (für die bessern Stände) in dieser Waarenkategorie durch den Import beschafft werden.

Tafelglas.

a. Von Deutschland. (W.)

b. Aus Belgischen Hütten, der Billigkeit wegen. (W.)

c. (Koll. Ber.) Der Konsum würde sich vorzugsweise den Deutschen und Belgischen Waaren zuwenden, wird aber, da der ungemein hohe Zoll von 24 Centavos pro Kilo, ohne Vergütung für Bruch, einem Einfuhrverbot gleichkommt (500 pCt. vom Europäischen Werth) fast unmöglich gemacht. (W.)

d. Fällt von Frankreich besser aus, als von Deutschland. (N.)

e. Ziemlich bedeutender Konsum. Ordinäre und mittelfeine Waare aus Deutschland, feine aus Frankreich. (M.)

f. Das Gros wird im Inlande fabrizirt. Einiges von Belgien. (M.)

Hohlglas und Krystallwaaren.

a. Die Deutschen Glashütten sind nicht zu bewegen, die ordinären Gläser leichter herzustellen, und da sie Zoll auf Bruttogewicht zahlen, so stehen sie zu theuer ein. Auch die äußere Verpackung ist meist zu schwer. (W.)

b. Wir beziehen viel Lampen aus Berlin, sind aber nicht im Stande, auch die zugehörige Glaswaare, wie Kugeln, Tulpen und Schirme, von dort mitkommen zu lassen, da die Berliner keine Idee davon haben, wie diese Artikel zu verpacken sind. Wir haben für zerbrochene Lampenschirme dreimal Refaktion in Berlin bestellt, und trotz wiederholten Ersuchens an die Fabrikanten, die größtmögliche Sorgfalt beim Verpacken zu beobachten, erhielten wir doch nur Scherben. Wir wurden daher gezwungen, diesen Artikel in Paris bei Baccarat zu bestellen, und erhielten dann auch die Waaren in gutem Zustande und fast ohne Bruch, was uns in Berlin bei dreimaligen Sendungen nicht gelingen wollte. Ein glänzender Beweis, daß die Verpackung in Fässern, wie sie von den Französischen Fabriken Baccarat, St. Louis u. s. w. angewendet wird, die ökonomischste ist und die Waare am besten vor Bruch schützt. Die Amerikaner und Engländer haben dieses System der Verpackung auch bereits eingeführt, nur die Deutschen Fabrikanten wollen ihre von den Urgroßeltern geerbte Methode nicht aufgeben. Sodann begehen viele Deutschen Fabrikanten den Fehler, daß sie die Kisten häufig nur halb anfüllen, wobei die Waaren bei dem häufigen Umladen der Kisten so lose werden, daß sie gegen einander stoßen, und Bruch nicht ausbleiben kann. Die Fabrikanten sollten auch bedenken, daß uns jedes unnütze Gewicht hier, wo die Zölle, Fracht ꝛc. alle auf Bruttogewicht berechnet werden, ein schweres Geld kostet und die Waare unnöthiger Weise theuer macht. Es muß also das Hauptaugenmerk der Fabrikanten sein, eine gute, aber leichte Verpackung herzustellen, und gewiß wird kein überseeischer Kaufmann reklamiren, wenn ihm die Verpackung einige Mark theurer berechnet wird, sobald er dadurch nur erlangt, daß er ganze Waare und nicht Scherben erhält. (M.)

c. Hohlglaswaaren aller Art und Krystallwaaren von Deutschland. (W.)

d. Aus Deutschland. (W.)

e. Krystall- und Glaswaaren aus Böhmen. In ordinärem Hohlglas fangen die Vereinigten Staaten stark zu konkurriren an. (W.)

f. Hohlglaswaaren ausschließlich von Deutschland, namentlich Demijohns. (O.)

g. 20 pCt. von Deutschland. Packung mangelhaft. (M.)

h. Hohlglaswaaren von Frankreich und theilweise Böhmen. Deutsches Fabrikat hier nicht bekannt. (M.)

i. (Koll. Ber.) Ausschließlich von Deutschland. (W.)

k. Einige Dessins der Englischen Glaswaaren sind für unseren Handel vorzuziehen, doch beziehen wir den größten Theil unserer Glaswaaren von Deutschland. (N.)

l. Nur von Deutschland. (N.)

m. Werden aus Deutschland und den Vereinigten Staaten importirt; das feine Krystall aus Frankreich. Deutsche ordinäre Waare wird gut verkauft, jedoch über schlechte Formen geklagt und aus diesem Grunde die Amerikanische Waare oft vorgezogen. Deutsche Fabrikanten werden gut thun, sich die Formen der Französischen Glasmanufaktur (Baccarat) anzueignen, welche in diesem Lande am meisten gefällt. (M.)

n. Wir führen nur ordinäre, gegossene Waare, die sehr billig von Deutschland kommt. Dintenfässer und Lustre-Behänge von Böhmen. (M.)

o. Feine Krystallwaaren nur von Böhmen. (M.)

p. Hohlglaswaaren meist von Frankreich, einiges gegossene und gepreßte Hohlglas von Nordamerika. Halbkrystall von Paris. Feines Service in Crystall von Frankreich (Baccarat und St. Louis). Die

Deutsche Fabrikation wird nur dann konkurriren können, wenn sie sich die Französischen Formen, die hier allein verkäuflich sind, aneignet und wenn die Deutsche Packung besser wird, die jetzt jeden Bezug unmöglich macht. Ampeln, Glaslüster und Kandelaber beziehen wir von Frankreich und Böhmen. Luxus- und dekorirte Glaswaaren fast ausschließlich von Böhmen. Sehr geschmackvolle und stets neue Genres und gute Verpackung. (M.)

Spiegel.

Ordinäre Handspiegel werden allgemein, auch von den unteren Ständen, gebraucht. In Wandspiegeln ist relativ großer Konsum, da es Sitte ist, in jedem Salon und Wohnzimmer einige zu haben. Meist wird nur das Glas importirt und die Rahmen hier gemacht, da diese wegen hoher Fracht, Zoll und Gebrechlichkeit zu theuer einstehen.

a. Spiegel kleiner Art von Deutschland. (W.)

b. Spiegel, die hier nur in den ordinären und kleinen Formen Absatz haben, kommen aus Nürnberg. (W.)

c. Ordinäre Waare kommt billig aus Deutschland, feine und größere Spiegel ausschließlich von Frankreich. (O.)

d. Ordinäre Klassen von Deutschland, Salonspiegel von Frankreich. (M.)

e. Deutschland liefert kleinere Gläser sehr gut. In großen, feinen Gläsern machten wir wiederholte Versuche, finden aber, daß sie von den Französischen übertroffen werden. Die Deutschen Gläser sind nicht fehlerfrei belegt; wellenförmige, dunkle Flecken bedecken oft den ganzen Spiegel, während die Französische Waare tadellos rein und glatt ist. Wäre dieser Uebelstand nicht, so könnte Deutschland in Preis und Qualität den Vorzug haben. Ueber Verpackung haben wir nicht zu klagen. Die Franzosen packen Spiegelgläser in doppelte Kisten, wodurch Bruch fast unmöglich gemacht wird. (S.)

f. (Coll. Ver.) 75 pCt. von Deutschland, fast nur ordinäre Qualität. (W.)

g. Ordinäre von Deutschland, feine von Frankreich. (N.)

h. Ebenso. (M.)

i. Ebenso. (M.)

k. Die Gläser für Salonspiegel kommen nur von Frankreich, wegen großer Auswahl, Leichtigkeit des Bezuges und vortrefflicher Packung. Spiegelrahmen, große, werden hier gemacht. (M.)

Glasperlen und Glasbijouterie.

a. In Perlen und imitirten Steinen behauptet Böhmen den Platz. (W.)

b. Böhmische Spezialität. (O.)

c. Von Deutschland. (O.)

d. Von Böhmen und Frankreich. (S.)

e. (Koll. Ver.) 50 pCt. aus Deutschland, die übrigen von Italien und Böhmen. (W.)

f. Viel Import aus Deutschland. (M.)

Porzellanwaaren.

a. Tafel- und Waschservice, Nippesfiguren ꝛc. von Deutschland. (W.)

b. Porzellanwaaren aus Deutschland. (W.)

c. Porzellan haben wir bisher nur aus Frankreich und Böhmen bezogen. (W.)

d. 60 pCt. aus Deutschland. (M.)

e. Deutschland und Frankreich. (M.)

f. Porzellan (Nutzgeschirre) von Frankreich und Mastricht. Wir kennen Deutsche Waaren bis jetzt nicht. Deutschland könnte ohne Zweifel konkurriren, doch ohne Offerten können keine Bestellungen gegeben werden. Feinere Sachen, Figuren u. s. w. liefert Deutschland zu großer Zufriedenheit. (S.)

g. (Koll. Ver.) Nur von Deutschland (sehr unbedeutend). (W.)

h. Die Deutsche Waare wurde hier im Lande allgemein gebraucht, und zwar in bedeutender Quantität, ist aber in den letzten Jahren viel durch Französisches und Belgisches Fabrikat verdrängt worden, obgleich es etwas theurer einsteht. Man wirft der Deutschen schlechte und veraltete Formen vor. Bei Verbesserung der letzteren wird Deutsches Produkt wieder den Markt erlangen, weil es billiger ist. Der Anschluß an Französische Formen (Pillivieux) ist zu empfehlen. (M.)

i. Die kurrenten Tischservice kommen von Frankreich und Böhmen. Deutsches Fabrikat könnte wahrscheinlich konkurriren, wenn es sich die hier gewünschten Formen und Sortimente aneignen wollte. Ein Service muß, um hier verkäuflich zu sein, eine ganz bestimmte, und von der Deutschen abweichende Zusammenstellung haben. Die Deutschen Fabrikanten sind dazu nicht zu bewegen. In Luxusporzellan liefert Böhmen Vorzügliches. Dagegen kommen die Porzellanfiguren, Nippes und Biscuits in sehr hübscher Auswahl von Deutschland. Blumen von Deutschland und Frankreich. (M.)

Steingutwaaren.

a. Steinzeug nur von Deutschland. (W.)

b. Steingutwaare 70 pCt. von Deutschland, 20 pCt. von Belgien und 10 pCt. von England. (W.)

c. Steingut, das früher ausschließlich aus England bezogen wurde, wird jetzt hier am Platze allgemein aus Deutschland importirt. Wegen Billigkeit hat eine Norddeutsche Fabrik die Englischen vollständig verdrängt. (W.)

d. Nur von Deutschland. (O.)

e. 60 pCt. von Deutschland. Die unsoliden Lattenkisten schützen weder vor Bruch, noch vor Dieben. (M.)

f. (Koll. Ver.) Von England, Belgien und Deutschland. (W.)

g. Für Steingut gilt dasselbe, was für Porzellan unter h. gesagt ist. (M.)

h. Sehr gut vom Rheinland. (M.)

i. Ordinäres Tischgeschirr von England, wegen Billigkeit. Feine bemalte Waare und Majolicas vom Rheinland. Die renommirte graublaue Rheinische Steinwaare in altdeutschen Formen findet hier kein Verständniß. (M.)

Thonwaaren.

Geringer Import, da die kurrenten Gegenstände im Lande gemacht werden. Die Fabrikindustrie ist gering, Drainage unbekannt.

a. Thönerne Karaffen aus Deutschland. (W.)

b. Sehr feine Waare wird in unbedeutenden Mengen von Frankreich und Deutschland importirt in kleinen Objekten. Größere Stücke, Statuen ꝛc. eignen sich ihres Gewichtes, Volumens und der Zerbrechlichkeit wegen nicht für den Export. (M.)

c. Hier kein großer Bedarf. Einiges, wie Krüge und Figuren, kommt von Deutschland. (M.)

d. In thönernen Röhren kommt Einiges von England, das Meiste aber ist Landesprodukt. (M.)

F. Instrumente.

Klaviere, Organums ꝛc.

Der Konsum, der lediglich durch Import gedeckt wird, ist ziemlich bedeutend, da Lust und Anlage zur Musik allgemein sind und Klavierspielen bei den Frauen der besseren Stände zur Erziehung gehört. Amerikanische Mechanik ist für das hiesige Klima fast unerläßlich.

a. Beschränkter Konsum. Die große Nässe während der etwa vier Monate dauernden Regenzeit und die dann lange anhaltende Trockenheit wirken störend auf Stimmung und allgemeine Haltbarkeit der Deutschen Klaviere.

Die Konstruktion der Nordamerikanischen Klaviere, namentlich der Fabrik Steinway, ist der Einwirkung des Klimas besser angepaßt. Trotzdem verkaufen sich mehr Deutsche Klaviere in Folge ihres billigen Preises. (N.)

b. Pianos aus Deutschland. (W.)

c. Für Klaviere ist der Bedarf ein beschränkter. Wegen der bequemen Dampferverbindung mit San Francisco ist es leichter, solche Instrumente von dort zu bringen, und man findet daher hierselbst mehr Amerikanische Pianos, als Deutsche. (W.)

d. Ausschließlich von Deutschland. (O.)

e. Meist von Deutschland. (M.)

f. In Klavieren ist Deutschland in jeder Hinsicht konkurrenzfähig und nimmt den ersten Rang ein. Hier werden sehr viel Harmoniums und Spieldosen abgesetzt, und wir haben hierin Deutscherseits nie Anstellungen erhalten.

g. (Koll. Ber.) Der unbedeutende Gebrauch kommt aus Deutschland. (W.)

h. Werden fast sämmtlich von Deutschland bezogen und in ziemlich bedeutender Menge verkauft. Das Fabrikat ist im Allgemeinen befriedigend, jedoch die Anwendung besser getrockneten Holzes für die äußere Ausstattung der Klaviere zu empfehlen, weil in der trockenen Jahreszeit in diesem Lande alles nicht mit äußerster Vorsicht behandelte Material reißt und sich verzieht. (M.)

i. Wir beziehen 75 pCt. Deutsche, 10 pCt. Französische und 15 pCt. Amerikanische Klaviere. Die Deutsche Fabrikation hat sich seit 1867, wo das sogenannte Amerikanische System (Eisenkonstruktion) von ihr mehr und mehr adoptirt wurde, außerordentlich gehoben. Die Franzosen blieben bei dem alten Verfahren, und die Französische Produktion sank in derselben Zeit von 20 000 auf 8000 Stück, während die Deutsche von 10 000 auf 30 000 stieg. Die Deutschen Klaviere einiger Fabriken sind den besten der Welt ebenbürtig, wenngleich hier die Steinways von New-York noch immer ein Extra-Prestige und Agio haben. Unsere Deutschen Fabrikanten bedienen uns zur vollen Zufriedenheit und mit aller wünschenswerthen Coulanz. Deutsche Packung ist tadellos; sie mußte die Amerikaner und Franzosen erst gelehrt werden, die anfangs sehr mangelhaft packten. Für die Extravaganzen des hiesigen Klimas ist trockenstes Holz unerläßlich und innere Eisenkonstruktion. Wir halten für räthlich, hierher Klaviere zu senden, bei denen der Eisenrahmen über das Wirbelblatt hinweggeht. (M.)

Andere Musikinstrumente und Accessorien.

a. Von Blasinstrumenten verkaufen sich hier nur solche der Marke Gautrôt aîné aus Paris. Die ganz verschiedenen Façons der Deutschen Instrumente machen dieselben hier durchaus unverkäuflich, was uns zwei Konsignationen zeigen, die schon seit mehr denn zehn Jahren den Laden hüten. Saiteninstrumente und Saiten, sowohl von Darm, als auch besponnen, erhalten wir dagegen aus Deutschland, und dieselben genügen vollkommen den hiesigen Ansprüchen. (W.)

b. Von Deutschland und Frankreich. Blasinstrumente nur von Frankreich. (M.)

c. Blechinstrumente bis jetzt nur von Frankreich; von Deutschland haben wir nie Offerten erhalten. Streichinstrumente auch nur von Frankreich bezogen. Vor einigen Monaten haben wir zum ersten Male Anstellungen eines Deutschen Fabrikats bekommen und sofort Probeauftrag gegeben, der noch nicht ausgeführt ist, weshalb wir noch kein Urtheil geben können. (S.)

d. (Koll. Ber.) 90 pCt. von Frankreich, 10 von Deutschland. Deutsche Waare entspricht nicht den hier üblichen Formen. (W.)

e. Französische Harmonikas, Violinen, Guitarren und Saiten werden allen Fabrikaten anderer Länder vorgezogen. (N.)

f. Geigen von verschiedenen Deutschen Fabriken. Blasinstrumente von Frankreich. (M.)

g. Handorgeln und Spielwerke von Deutschland. (M.)

Augengläser, Operngläser und andere optische Instrumente.

Geringer Bedarf. Das Volk hat im Allgemeinen sehr gute Augen, Theater giebt es wenige, und für wissenschaftliche und nautische Zwecke ist wenig Verwendung.

a. Augen- und Operngläser von Deutschland. (W.)

b. In Brillen und Operngläsern liefert uns eine Deutsche Fabrik ausgezeichnet schöne Sachen. (W.)

c. Brillen, Operngläser und andere optische Instrumente von Frankreich. Von Deutschland fehlen Offerten. (S.)

d. (Koll. Ber.) 25 pCt. von Deutschland, 75 pCt. von Frankreich, letztere preiswürdiger. (W.)

e. Von Deutschland. (N.)

f. In optischen Artikeln unbedeutender Konsum aus Deutschland und Frankreich. Instrumente für Feldmessung, Minen ꝛc. kommen zum Theil aus England, zum Theil aus Deutschland. Feine Waagen aus England (Oertling). Die Deutschen feineren Feldmesserinstrumente, Grubentheodoliten ꝛc. sind bedeutend besser als die Englischen eingerichtet — leider aber nicht in einer Niederlage vertreten —, deren Anschaffung also sehr umständlich. Deutsche Löthrohrapparate sind dem ganzen Bergmannsstande in Mexiko bekannt, aber ebenfalls nur schwer zu erhalten. — Dasselbe gilt von allen mathematischen Instrumenten besserer Qualität. Eine Niederlage dieser Gegenstände in Mexiko wäre erwünscht. (M.)

g. Führen nur Operngläser in der renommirten Französischen Waare. (M.)

h. Operngläser früher nur von Frankreich, jetzt auch viel von Deutschland. (M.)

Instrumente und Apparate für Ingenieure, Techniker und Chirurgen.

Bei dem Mangel an Kultur und Industrie war der Bedarf bisher relativ gering, doch ist derselbe jetzt sehr im Steigen, da der begonnene Aufschwung in allen Zweigen der Produktion und die großen Eisenbahnbauten dies bedingen. Da hierbei so gut wie ausschließlich Amerikanische Ingenieure und Techniker beschäftigt sind, so kommt der Zuwachs an Verbrauch dieser Artikel fast nur der Amerikanischen Fabrikation zu statten.

a. Allerlei Waare von Glas, Porzellan, Thon, Holz, Gummi und Metall zur Ausstattung und zum Gebrauch von Apotheken beziehen wir zu 60 pCt. von Deutschland.

Glas- und Porzellangefäße speziell mehr von Frankreich, weil die Deutschen meist plump, von nicht so gefälliger Form wie die Französischen und dabei theurer sind und, speziell die Stöpselflaschen, niemals den guten Verschluß haben, wie die Pariser Arbeit. Einige chirurgische Artikel, wie Bruchbänder, Suspensorien, Katheter, kommen jetzt nicht mehr von Deutschland, weil sie zu theuer und nicht so sauber gearbeitet sind wie Französische und Englische. Präzisionswaagen, Instrumente, Apparate und Glaswaaren für chemische Laboratorien, physikalische Kabinette, für Chirurgie, Bergbau und verschiedene sonstige wissenschaftliche und industrielle Zwecke zu etwa 80 pCt. von Deutschland. (M.)

b. Es wäre sehr zu wünschen, daß Deutsche Fachkundige in die hiesigen Minen- und Hüttendistrikte kämen, da sie sicher reiche Gelegenheit fänden, hier noch unbekannte Maschinen, Utensilien und Hülfsstoffe für den hiesigen sehr primitiven Betrieb einzuführen. (M.)

c. Von Frankreich zumeist Instrumente und Utensilien für Chirurgie, Münzwesen und Telegraphie. Von Deutschland und Frankreich Instrumente und Utensilien für Photographie, Architektur, Geniewesen, Lithographie, Chokoladenfabriken u. A. (M.)

d. (Koll. Ber.) Für Seeschifffahrt aus Nordamerika. (W.)

e. Thermometer, kurrente, früher von Frankreich, jetzt billig und gut von Deutschland. Zeichenetuis von Deutschland und Frankreich. Die feinen Meßinstrumente von Frankreich und England, weil das Publikum keine anderen will. (M.)

f. (Amerikanische Firma.) Alle Instrumente und Utensilien für Telegraphen, Telephone, Minenbetrieb und Feldmesserei von Amerika. (M.)

g. Chirurgische Instrumente, obwohl in Deutschland eben so gut, sind wir doch genöthigt, nur von Paris zu beziehen, weil sie einmal hier üblich sind. Die hiesigen Aerzte studiren in Paris oder nach Französischer Schule. In Bandagen und dergleichen kommt seine Waare von England, die ordinäre von Deutschland. Die Deutsche Industrie sollte sauberer arbeiten und sich mehr bekannt machen. Zahnärztliche Instrumente und Präparate kommen von Nordamerika, Instrumente für Berg- und Hüttenbetrieb meist von England, theuer, aber gut, neuestens Einiges von Freiberg in Sachsen. Ingenieurinstrumente früher auch nur von England; mit der großen Einwanderung von Ingenieuren aus den Vereinigten Staaten findet aber jetzt Amerikanisches Fabrikat mehr Nachfrage. (M.)

(Zweiter Theil im Aprilheft.)

VII.]

Horsens.

Jahresbericht für 1881.

Wie sich voraussehen ließ, hatte die mangelhafte Ernte des Jahres 1881 eine bedeutende Einfuhr fremden Getreides, namentlich aus Deutschland, zur Folge, und zwar hauptsächlich von Weizen, wovon noch größere Quantitäten erwartet werden. Es empfiehlt sich, daß bei Verladungen hierher die Schiffer genau über das eingenommene Gewicht wachen, indem bei nichtdeutschen Schiffen mehrfach Streitigkeiten zwischen Schiffer und Empfänger vorgekommen sind.

Ein erheblicher Artikel der Einfuhr aus den Ostseehäfen ist auch Weizenkleie, freilich eine, namentlich im Spätjahre, schwierige Ladung, weil sie leicht durch Feuchtigkeit angegriffen wird. Dabei empfiehlt sich den Schiffern sehr eine sorgfältige Garnirung ihrer Fahrzeuge, wenn die Kleie nicht in Säcken verladen wird, in welchem letztern Falle bei Bestimmung der Waare für mehrere Empfänger die wünschenswerthe Unterscheidung der betreffenden Partien wesentlich erleichtert ist.

Von großer Bedeutung für diesen Bezirk könnte die westfälische Steinkohle werden, zumal in einem Winter wie 1880/81, während dessen die strenge Kälte alle südjütischen Häfen lange Zeit geschlossen hielt. Mit jener Kohle ist in den Städten unseres Distrikts dann und wann ein Versuch gemacht worden, und sie hat sich durch ihre gute Qualität, besonders zum Zwecke der industriellen Anlagen, einen guten Ruf erworben. Bei der hohen Eisenbahnfracht aber, obwohl diese für den in Rede stehenden Artikel eine ermäßigte ist, kann derselbe sich keinen allgemeinen oder bedeutenden Eingang verschaffen. Die bezügliche Fracht von 1 Mark 60 Pfennige pro Tonne ist zu hoch, als daß jene Kohle mit der Englischen und Schottischen in Konkurrenz treten könnte.

VII.]

Fanö.

Verkehr des Hafens von Esbjerg im Jahre 1881.[1])

Einfuhr der Hauptartikel.

Metalle	334 410	Kilogramm,
Petroleum	171 913	„
Steinkohle	10 900	Tons,
Fichtenholz und Bretter	1 540	Tons und
	6 862	Kubikfuß.

Ausfuhr.

Pferde	74	Stück,
Hornvieh und Kälber	18 045	„
Schafe	32 126	„
Schweine	302	„
Speck	440 510	Kilogramm,
Fleisch	3 642	„
Butter	1 376 592	„
Käse	7 482	„
Fett	14 572	„
Wolle	31 913	„
Eier	8 293 260	Stück,
Torf	315	Fuder.

Schiffsverkehr mit dem Auslande.

Eingekommen ... 177 Schiffe von 36 944 Reg.-Tonnen.
Ausgegangen ... 172 „ „ 37 779 „ „

[1]) Wegen des Vorjahres s. Deutsch. Hand. Arch. 1880 I. S. 320.

Druck von E. S. Mittler und Sohn in Berlin, Kochstraße 69. 70.

der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

V.] **Kalamata.**

Jahresbericht für 1881.[1])

Das Jahr 1881 zeichnet sich durch den reichen Ertrag der beiden wichtigsten Exportprodukte dieser Provinz — Korinthen und Feigen — aus, in dessen Folge trotz der dem Lande durch die Mobilmachung auferlegten Opfer eine Hebung des allgemeinen Wohlstandes zu konstatiren ist.

In Korinthen ist eine besonders reiche Ernte gemacht worden, deren weitaus größter Theil auch zu unerwartet hohen Preisen Käufer fand.

Der Gesammtertrag der Ernte belief sich auf 24 000 000 Pfund, gegen 18 200 000 im Vorjahre. Die Preise bewegten sich zwischen 122 und 140 Mark, während der Mittelpreis 134 Mark für 1000 Pfund altes Venet. Schwergewicht oder 477 Kilogramm betrug, gegen 120 Mark im Jahre 1880.

In Folge dieser sehr lohnenden Preise ist der Werth der Weinberge im Steigen und werden ausgedehnte Ländereien mit Korinthenreben neu bepflanzt, so daß die Produktion nach einigen Jahren einen namhaften Zuwachs erfahren wird.

Der Export nach den verschiedenen Ländern betrug:

	1881 Pfund.	1880 Pfund.
nach Frankreich	20 770 000	13 912 800
„ Oesterreich	1 370 000	2 222 000
„ Rußland	1 080 000	875 500
„ Patras zur Weitersendung nach Deutschland, England und verschiedenen anderen Ländern	780 000	790 700
„ England direkt	—	399 000
	24 000 000	18 200 000
im Werthe von Mark	3 216 000	2 184 000

Feigen. Die Hoffnungen auf einen ganz außergewöhnlich reichen Ertrag sind zwar im letzten Stadium der Reife durch übergroße Hitze theilweise vereitelt worden, trotzdem aber ist die Ernte viel größer als im Vorjahre ausgefallen.

Die Preise dieser Frucht schwankten zwischen 12½ und 9 Mark für den Centner von 54,32 Kilogramm. Der Durchschnittspreis war 10½ Mark.

Die Ausfuhr vertheilt sich auf die verschiedenen Länder wie folgt:

	1881 Centner.	1880 Centner.
nach Oesterreich	144 350	104 890
„ Rußland	30 500	11 400
„ der Türkei	5 650	7 525
„ verschiedenen anderen Ländern	9 500	8 285
	190 000	132 100
im Werthe von Mark	1 995 000	1 743 720

Olivenöl. Da von Jahr zu Jahr immer mehr Olivenbäume gefällt und durch Korinthenreben ersetzt werden, so ist die Zeit der früheren reichen Oelernten für diese Provinz auf eine lange Reihe von Jahren vorbei. Trotz des befriedigenden Standes der Bäume war daher der Gesammtertrag der Ernte von 1880/81 nur von mäßigem Belang, indem nach Deckung des inländischen Bedarfs zum Export gelangten:

		1881	1880
nach Rußland	Barili	4 400	2 370
„ Triest	„	—	1 620
„ Frankreich	„	3 350	2 100
	Barili	7 750	6 090
im Werthe von	Mark	302 250	255 780

Der Preis hielt sich fast das ganze Jahr hindurch auf 37 Mark, und erst gegen das Ende des Jahres stieg er für die letzten Reste der Ernte sehr rasch bis auf 48 Mark. Als Durchschnittspreis können 39 Mark für den Barile von 66⅔ Kilogramm angenommen werden.

Seide. Die Seidenraupenzucht fristet, gleich der Olivenbaumkultur, nur noch ein kümmerliches Dasein, da in Folge der seit Jahren anhaltenden Preisentwerthung der Seide die Zahl der Züchter von Jahr zu Jahr abnimmt. Uebrigens wird seit der Annektirung des konkonszüchtenden Thessalien die Gesammtproduktion Griechenlands zur Versorgung der bestehenden Seidenspinnereien mehr als hinreichend sein.

Die Preisschwankungen waren von geringer Bedeutung, da sich der Preis der feinen Rohseide zwischen 42 und 46 Mark für das Kilogramm frei an Bord bewegte. Der Durchschnittspreis war 44 Mark gegen 45 Mark im Jahre 1880.

Der Export betrug:

		1881	1880
an feiner Rohseide	Kilogr.	11 800	11 920
„ Abfällen	„	18 000	17 870
„ Kokons	„	—	1 000
zusammen nach Frankreich	Kilogr.	29 800	30 790
im Werthe von	Mark	624 200	624 315

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 571.

Der Gesammtwerth der hiesigen Ausfuhr war nach dem Erwähnten der nachverzeichnete, neben welchem wir denjenigen des Vorjahres aufführen,

		1881	1880
an Korinthen.....	Mark	3 216 000	2 184 000
„ Feigen	„	1 995 000	1 743 720
„ Olivenöl.....	„	302 250	255 780
„ Seide.....	„	624 200	624 315
„ Fellen, Wolle und anderen weniger erheblichen Artikeln .	„	150 000	150 000
	Mark	6 287 450	4 957 815

Dieser Ausfuhr steht eine Einfuhr im Gesammtwerthe von ungefähr 6 000 000 Mark gegenüber, was aus dem Ertrage des städtischen Oktroi von 1¼ pCt. des Werthes annähernd hervorgeht, während es bei dem gänzlichen Mangel statistischer Publikationen von Seite der Zollbehörde nicht möglich ist, über die einzelnen Einfuhrartikel irgend welche nähere Angaben zu machen.

Der Antheil Deutschlands an der Einfuhr beschränkte sich auch im verflossenen Jahre auf kleine Quantitäten und Werthe an Kurzwaaren, Eisenwaaren, Medikamenten ꝛc.

Die zunehmende allgemeine Prosperität, welche in erster Linie den als Erlös der reichen Korinthenernte in Umlauf gesetzten größeren Geldsummen zuzuschreiben ist, konnte nicht ohne vortheilhaften Einfluß auf den Geschäftsgang und auf die Kreditverhältnisse des Platzes bleiben; es ist daher auch nur eine einzige Zahlungseinstellung im Manufakturfache mit einem kleinen Passivum von nur 25 000 Mark zu verzeichnen.

Der Diskontosatz blieb unverändert auf 12 pCt. bei Privaten und 8 pCt. bei der Filiale der Nationalbank.

Von Deutschen Schiffen und Handelsreisenden ist Kalamata auch im verflossenen Jahre nicht besucht worden.

Die Wechselkurse waren auch im Berichtjahre bedeutenden Schwankungen unterworfen. Der höchste Stand derselben im Februar 1881, war 30,50 alte Drachmen für 1 Pfund Sterling 3 Monate dato auf London und 1,22 alte Drachmen für 1 Franken, 3 Monate dato auf Paris, während im August mit bezw. 28 Drachmen für 1 Pfund Sterling und 1,11 Drachmen für 1 Franken der niedrigste Stand erreicht wurde.

V.]

Tarragona.

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Ertrag der Ernten war im vergangenen Jahre in dieser Provinz im Allgemeinen ein sehr reichlicher, das Geschäft aber nicht so lebhaft, wie im Vorjahre, wie nachstehende Zahlen zeigen:

	Werth der Einfuhr zur See: Mark.	Werth der Ausfuhr zur See: Mark.
in 1880.....	10 825 000	40 675 000
„ 1881.....	9 591 500	31 484 700

Leider betrifft die Abnahme der Einfuhr in erster Linie Deutschland, denn der Werth der Seezufuhren von den Deutschen Häfen hierher belief sich

in 1880..... auf 4 683 000 Mark,
„ 1881..... nur auf 2 302 500 „

Die Minderzufuhr aus Deutschland kann nur dadurch erklärt werden, daß in den betreffenden Angaben der hiesigen Statistik für das Jahr 1880 bereits große Posten Sprit enthalten sind, welche erst im Frühjahr 1881 zur Verwendung kamen, immerhin steht aber soviel fest, daß im Vorjahre für mindestens eine Million Mark weniger aus Deutschland hier eingeführt wurde. Keinesfalls darf dies jedoch dem Minderwerth oder der geringen Beliebtheit der Deutschen Waare, sondern lediglich dem matteren Geschäftsgange zugeschrieben werden.

Der Weinstock — wohl der Hauptreichthum dieser Provinz — lieferte letzten Herbst ein sehr befriedigendes Ergebniß; besonders fiel die Qualität der 1881er Weine ganz ausgezeichnet aus.

Die Preise der edleren Weinsorten blieben ziemlich unverändert, und nur auf die niedrigen Gattungen übte der unbelebte Geschäftsgang einigen Einfluß aus.

Wieder war es Frankreich, welches als der stärkste Käufer dieses Artikels auftrat, und es wurden von unserem Hafen aus während des Berichtjahres über 62 Millionen Liter Wein, welche einen Gesammtwerth von mindestens etwa 25 Millionen Mark vorstellen, nach jenem Lande verschifft. In diesen Zahlen sind nicht begriffen die ungemein großen Mengen Wein, welche mit der Bahn von hier oder von anderen Plätzen dieser Provinz direkt nach Frankreich versandt werden.

Sprit wird hier, außer zur Fabrikation von Anis und sonstigen Likören, auch zur „sogenannten" Verstärkung gewöhnlicher kleiner Landweine verbraucht. Zwar sind die meisten Sorten der hiesigen Weine stark genug, daß sie keines Spritzusatzes bedürfen, aber die Französischen Weinhändler kaufen hier eben nur die allergeringsten Sorten kleiner Landweine der Ebene und bringen dieselben durch Spritzusatz bis auf den höchsten in Frankreich erlaubten Alkoholgrad. Dieser letztere Umstand mag auch viel dazu beigetragen haben, daß in 1881 nicht so viel Sprit hier verbraucht wurde, denn selbst die kleinsten Weine der letzten Lese fielen ungemein reich an Alkohol aus.

Auch der Schiffsverkehr dieses Hafens war in 1881 bedeutend schwächer, als im Vorjahre; denn es verkehrten hier in 1880:

fremde Kauffahrer .... 576 von 165 011 Tonnen,
Spanische Kauffahrer.. 1375 „ 194 349 „
1951 von 359 460 Tonnen,

und in 1881 nur:

fremde Kauffahrer .... 397 von 145 744 Tonnen,
Spanische Kauffahrer.. 1289 „ 196 409 „
1686 von 342 153 Tonnen,

worunter leider die Deutsche Schifffahrt nur bethätigt war mit:

in 1880..... 15 Schiffen von 6529 Tonnen,
„ 1881..... 14 „ „ 6700 „

Im Interesse der Deutschen Rhederei wird hier bemerkt, daß in Tarragona die beste Zeit für gute Ausfrachten die Frühjahrsmonate sind, wogegen vom Mai bis Dezember der Frachtmarkt unbelebt ist und in dieser Periode die meisten Schiffe in Ballast versegeln müssen.

Ueber die Einfuhr von Modeartikeln und sonstigen Industrieerzeugnissen können hier keine statistischen Notizen gegeben werden; denn da in dieser Provinz keine großen Importhäuser von Manufakturwaaren bestehen, so ist dieser Geschäftszweig ausschließlich in den Händen der Kaufleute von Barcelona oder Valencia, und es würde auch keiner Fabrik lohnen, in Tarragona für diese Artikel Agenten anzustellen.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 257.

Einfuhr zur See in Tarragona im Jahre 1881.[1])

Zu Schiff direkt aus:	Waaren.	Werth: Deutsche Mark.
Deutschland	Sprit	2 302 500
Rußland	Getreide, Holz	1 163 000
Norwegen	Stockfisch	1 398 000
Italien	Schwefel, Faßdauben	1 332 000
den Vereinigten Staaten von Amerika	Petroleum, Faßdauben	1 533 000
Großbritannien	Steinkohle, Eisen 2c.	1 734 000
Frankreich	Verschiedenes	129 000
	Zusammen	9 591 500

Ausfuhr zur See von Tarragona im Jahre 1881.[2])

Direkt zu Schiff nach:	Wein. Pipen von etwa 500 Litern.	Mandeln. Säcke von 50 Kilogr.	Haselnüsse. Säcke von 58 Kilogr.	Gesammtwerth: Deutsche Mark.
Deutschland[3])	3 014	226	50	497 250
Frankreich[3])	123 834	1339	847	18 769 000
Großbritannien und den Britischen Kolonien[3])	11 675	1363	51 279	3 105 000
Argentinien[3])	25 525	100	—	3 829 000
den Vereinigten Staaten von Amerika[3])	1 929	5780	—	972 000
Brasilien	1 552	—	—	233 000
Dänemark	314	—	—	37 100
Schweden und Norwegen	537	—	—	80 550
Rußland	558	—	—	84 000
Ecuador[3])	192	—	—	37 000
den Niederlanden	552	—	—	82 800
	169 682	8808	52 176	27 726 700
Spanien und seinen Kolonien[3])	10 329	56	4 675	3 758 000
	180 011	8864	56 851	31 484 700

Handelsschiffsverkehr in Tarragona im Jahre 1881.

1. Spanische Kauffahrer.

Angekommen von:

	Schiffe.	Tonnen.
Europäischen nichtspanischen Häfen	293	97 585
Küstenfahrer über 20 Tonnen	789	96 229
„ unter 20 „	207	2 595
zusammen	1289	196 409
darunter Dampfschiffe	391	160 904

2. Fremde Kauffahrer.

Angekommen:

	Schiffe.	Tonnen.
mit direkter Ladung	173	66 442
mit Transitladung oder in Ballast	224	79 302
zusammen	397	145 744
darunter Dampfschiffe	191	107 348

3. Gesammt-Schiffsverkehr

	Schiffe.	Tonnen.
Demnach	1686	342 153

Nationalität der fremden Kauffahrer.

Flagge.	Schiffe.	Tonnen.
Deutsche	14	6 700
Französische	144	34 344
Britische	83	52 369
Italienische	67	15 351
Norwegische	39	12 550
Schwedische	19	9 647
Dänische	11	4 801
Russische	7	3 304
Niederländische	4	3 133
Griechische	4	1 273
Oesterreichische	3	1 164
der Vereinigten Staaten von Amerika	2	1 108
zusammen	397	145 744

Von den ein- und ausgegangenen 14 Deutschen Fahrzeugen waren 10 Segelschiffe von zusammen 2437 Tonnen Netto-Raumgehalt und 4 Dampfschiffe von 4263 Tonnen. Von den Deutschen Segelschiffen kamen 4, von den Deutschen Dampfschiffen kam 1 in Ballast ein. 1 Deutsches Segelschiff lief in Ballast aus.

[1]) Zuverlässige Angaben über die Einfuhr der Industrie-Erzeugnisse können hier nicht gemacht werden, da diese Artikel meist in anderen Spanischen Hafenplätzen verzollt und von da aus per Achse oder Küstenfahrer hierher gebracht werden; dieselben sind daher in den obigen Zahlen nicht inbegriffen.

[2]) In den betreffenden Zahlen sind nicht inbegriffen diejenigen Güter, welche von Tarragona per Achse nach dem Inlande und nach Frankreich exportirt wurden.

[3]) Außer dem Werthe der drei Hauptartikel ist in dem angegebenen Gesammtwerthe derjenige einiger ausgeführten weniger erheblichen mitbegriffen.

V.]

Messina.

Bericht über die Schwefelindustrie Siciliens.

Neben den Südfrüchten (Agrumen), dem Wein und dem Oel ist der Schwefel der bedeutendste Exportartikel Siciliens. Man schätzt die jährliche Gesammt-Schwefelproduktion der Insel im Durchschnitt auf ungefähr 2½ Millionen Cantare oder 200 Millionen Kilogramm, im Werthe von 25 Millionen Franken. Die Schwefelgewinnung steigt mit jedem Jahre, neue Gruben werden fortwährend eröffnet, die alten immer weiter ausgedehnt; der Handel in den verschiedenen Häfen, die durch ihre Lage besonders zum Schwefelexport geeignet sind, Girgenti, Licata, Terranova und Catania, nimmt immer größere Dimensionen an. In folgender Tabelle stellen wir eine Uebersicht der Schwefelausfuhr aus Sicilien, bezw. aus diesen vier Häfen, von 1853 bis 1880 zusammen:

Jahr.	Kilogramm.	Jahr.	Kilogramm.	Jahr.	Kilogramm.
1853..	102 093 400	1863..	176 742 960	1873..	200 620 400
1854..	116 709 300	1864..	161 672 720	1874..	177 111 700
1855..	105 767 200	1865..	158 707 680	1875..	200 061 575
1856..	137 675 400	1866..	184 173 200	1876..	195 990 124
1857..	131 292 300	1867..	207 529 850	1877..	231 742 529
1858..	160 098 700	1868..	200 067 380	1878..	244 657 110
1859..	159 964 600	1869..	198 455 080	1879..	272 589 634
1860..	143 567 400	1870..	186 400 000	1870..	285 103 409
1861..	143 173 300	1871..	171 822 480		
1862..	164 807 920	1872..	196 953 920		

Die Steigerung ist bis 1880 eine regelmäßige, von nur kurzen Pausen unterbrochene; im Jahre 1881, dessen Ergebniß für die vier Häfen von Girgenti, Licata, Terranova und Catania in offizieller Zusammenstellung vorliegt, ist wieder eine solche Pause eingetreten, und es hat sich der Schwefelexport auf 274 407 378 Kilogr. gegen 285 103 490 Kilogr. im vorangegangenen Jahre gestellt. Von diesem vorübergehenden Rückgange der Ausfuhr darf aber nicht auf einen Rückgang der Gewinnung geschlossen werden, da es öfters, wie im Jahre 1881, geschieht, daß in Folge mangelhafter Transporteinrichtungen, von denen im Weiteren die Rede sein wird, der Schwefel sich massenhaft im Innern der Insel anhäuft, die Transportmittel aber nicht genügen, um ihn an die Ladungsplätze zu verschicken, und diese ungeheuren Massen nur allmälig und mit Einschränkung der nachfolgenden Sendungen fortgeschafft werden können. Der geringste Zwischenfall oder Unfall in den Transportmitteln zieht eine weithin sich verzweigende Stockung in der Ausfuhr nach sich, und es dürfte die Ursache des für das Jahr 1881 konstatirten Rückganges der Ausfuhr viel eher in diesem Moment, als in einer nicht nachweisbaren Verminderung der Nachfrage zu suchen sein.

Von den vier Häfen Licata, Terranova, Girgenti, Catania sind die beiden letzteren diejenigen, welche die größte Quantität Schwefel ausführen. Sie bilden die natürlichen Endpunkte der eigentlichen Schwefelregion. Beide bieten auch als Häfen bessere Ladungs- und Landungsplätze als Licata und Terranova. Durch Fertigstellung der Eisenbahn Catania—Girgenti und Girgenti—Palermo hat der Schwefelhandel überhaupt und besonders derjenige, welcher sich in diesen beiden Häfen konzentrirt, eine nicht unbedeutende Erleichterung erfahren. Bis dahin wurde der Schwefel mittelst Esel und Maulthier langsam und mit großen Kosten nach den Häfen hingeschafft; heute haben sich die Transportkosten vermindert und die Beförderung ist eine weit schnellere. Leider sind aber die wirthschaftlichen Zustände in Sicilien derartige, daß selbst den Eisenbahntransport nicht unerhebliche Schwierigkeiten in den Weg treten. Der Wassermangel in den Sommermonaten ist so bedeutend, daß die Eisenbahn oft wochen- und selbst monatelang keine oder nur unzulängliche Güterzüge einzurichten vermag und alle Ausfuhrartikel, besonders der Schwefel, sich dann in ungeheuren Massen auf den Stationen ansammeln. Von verschiedenen Grubenbesitzern wurden im Laufe des verflossenen Jahres Schritte bei der Eisenbahndirektion gethan, um die Abstellung dieses Uebelstandes zu veranlassen, und es steht zu hoffen, daß in Zukunft Abhülfe geschafft werde.

Was die Gewinnung des Schwefels selbst anbetrifft, so ist zu bemerken, daß dieselbe immer noch eine sehr kostspielige und primitive ist. 50 pCt. des Schwefels gehen beim Brennen und Schmelzen verloren.

Aus den Häfen von Palermo und Messina wird verhältnißmäßig weniger Schwefel ausgeführt, was seine Erklärung in der topographischen Lage dieser beiden Städte findet; die südlichen Gruben verschicken ihren Schwefel mit geringeren Kosten nach Girgenti, die östlichen nach Catania.

Einer verläßlichen Mittheilung aus Palermo verdanken wir folgende auf die Schwefelausfuhr dieses Hafens bezügliche Zusammenstellung:

Bestimmungsländer.	1879. Kilogr.	1880. Kilogr.	Januar bis Ende Oktober 1881. Kilogr.
Nord- und Südamerika	7 666 983	5 544 365	7 930 926
Frankreich	2 393 619	849 637	1 248 300
England	1 089 228	1 784 397	2 170 351
Griechenland	200	—	—
Spanien	—	330 062	—
Rußland	774 288	646 116	—
Deutschland	5 000	8 000	16 250
Europäische Türkei	—	—	22 734
Oesterreich-Ungarn	2 520	5 000	—
Portugal	887 700	—	—
Niederlande	332 543	60 000	604 673
Unbenannte	—	—	230 000

Für Messina haben wir folgende Tabelle aus den hiesigen Zollregistern zusammengestellt:

Bestimmungsländer.	Unter Italienischer Flagge. Kilogr.	Unter fremder Flagge. Kilogr.	Zusammen. Kilogr.
Oesterreich	500	—	500
Frankreich	8 000	9 720	17 720
England	711	10 086	10 797
Griechenland und Malta	—	50 000	50 000
Amerika	115 026	95 177	210 203
Ueberhaupt	124 237	164 983	289 220

Es wird noch in anderen Italienischen Provinzen, als in Sicilien, Schwefel gewonnen, wenn auch in geringerer Quantität. Die Gesammtausfuhr ganz Italiens ist für das Jahr 1880 aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Bestimmungsländer.	Menge. Tonnen.	Werth in Tausenden von Lire.	Gesammtwerth in Lire.
Oesterreich	7 419	868	33 596 784
Belgien	4 349	509	
Frankreich	71 963	8 420	
Deutschland	11 400	1 335	
Großbritannien	54 636	6 392	
Griechenland und Malta	5 271	617	
Niederlande	3 991	467	
Rußland	7 749	907	
Spanien und Portugal	19 084	2 233	
Scandinavien	1 039	121	
Schweiz	52	6	
Europäische Türkei	1 010	118	
Tunis und Tripolis	49	6	
Vereinigte Staaten von Amerika	98 815	11 561	
Uruguay	39	3	
Andere Amerikanische Länder	285	33	
Ueberhaupt	287 151		

Die Gesammt-Schwefelausfuhr ganz Italiens war in dem letzten fünf Jahren die nachverzeichnete:

1876.....	195 280	Tonnen,
1877.....	210 327	„
1878.....	218 326	„
1879.....	242 270	„
1880.....	287 151	„

Für 1881 liegen offizielle Zahlen noch nicht vor.

Nach den ausgeführten Mengen stehen die hauptsächlichen Bestimmungsländer in folgender Reihe: 1) Nordamerika, 2) Frankreich, 3) Großbritannien, 4) Spanien und Portugal, 5) Deutschland.

VI.]

Dover.

Jahresbericht für 1881.

Ernte. Während der ersten Frühlingszeit des vergangenen Jahres schien alles der Landwirthschaft eine ertragreiche Ernte zu versprechen, aber die anfänglich so wohlthätige trockene Witterung dauerte zu lange an und verursachte, daß der Heuertrag sowohl in Quantität als Qualität gering wurde. Die verschiedenen Getreidearten litten durch den langen Regenmangel nicht und eine Zeit lang rechnete man auf eine reichliche und frühzeitige Ernte; da trat unglücklicherweise gerade beim Beginn der Einsammlungszeit Regen ein, welche wochenlang ununterbrochen anhielt.

In den meisten anderen Theilen Englands scheint der angerichtete Schaden noch größer gewesen zu sein, als in Kent, hier aber brachte er den Landwirthen ungemein großen Verlust; die Ernten waren beträchtlich unter dem Mittel, besonders was die Qualität anbelangt.

Fabrikation. Dieser Theil von Kent zählt nicht viele Fabriken. Die vorzüglichste, die der Oelmühlengesellschaft gehörige, ist in befriedigender Thätigkeit und beschäftigt viele Hände.

Schiffbau. Da sich derselbe jetzt in England wesentlich auf eiserne Dampf- und Segelschiffe beschränkt, so sind die Werfte hier und an vielen anderen Orten, welche früherhin viel zu thun hatten, fast ohne alle Beschäftigung. Während des vorigen Jahres wurde hier lediglich eine Fischerschmacke gebaut.

Der Handel zeigt in dieser Gegend sein altes Bild und beschränkt sich in der Hauptsache auf die Versorgung mit den Bedürfnissen des örtlichen Verbrauchs, was Steinkohle, Sämereien und Lebensmittel angeht, zeigt aber eine ansehnliche Abnahme in Betreff des Holzes, von welchem im Berichtjahre nur 34 Ladungen eingeführt wurden, gegen 61 im Jahre 1880. Dieser Rückgang dürfte jedoch nach unserer Meinung nicht auf eine andauernde Verminderung der Nachfrage nach dem in Rede stehenden Artikel hindeuten, sondern nur das Ergebniß häufig eintretender Schwankungen sein. Von den vorgedachten 34 Ladungen Holz kamen 13 aus Schweden, 5 aus Norwegen, 5 aus Rußland, 4 aus Finland, 3 aus Canada und 4 aus Deutschland, die letzterwähnten in Deutschen Schiffen.

Die Holzfrachten waren zur Zeit der Eröffnung der Schifffahrt im Frühjahr sehr wohlfeil und um etwa 5 Schillinge pro Standard niedriger als im Vorjahre, späterhin aber stiegen sie, und sie schlossen mit etwa 10 Schillingen pro Standard höher als im Jahre 1880.

Schiffsverkehr. Unser Hafen wurde während des Jahres 1881 für den Zweck der Entlöschung hierher bestimmter Ladungen durch 56 Schiffe besucht, nämlich 13 Deutsche (von denen 1 noch am letzten Tage des Vorjahres eingekommen), 25 Norwegische, 6 Schwedische, 3 Russische, 3 Italienische, 2 Niederländische, 2 Dänische, 1 Oesterreichisches und 1 Griechisches. Mithin löschten 3 Deutsche Schiffe weniger als im Vorjahre, in welchem deren 16 Ladung anbrachten.

Deutsche Fahrzeuge gingen im Jahre 1881 überhaupt 28 ein, von denen 7 leck, 5 in Folge von Kollision, 3 wegen widrigen Windes, 12 um zu löschen, 1 in Ballast gekommenes zur Einnahme einer Ladung Oelkuchen. Am Beginn des Berichtjahres waren 2 Deutsche Schiffe anwesend, von denen das eine, welches auf den Strand gerathen war, im Februar mit der angebrachten Ladung wieder ausging, das andere im Januar mit Oelkuchen. 1 Deutsches Schiff langte in Ballast an; 12 solche liefen in Ballast aus.

VIII.]

Mexiko.

Der Importhandel Mexikos.

Zweiter Theil.[1])

G. Metalle, Metall- und Kurzwaaren, Maschinen.

Die Einfuhr in diesen Waaren ist hier eine sehr große, da, mit Ausnahme von wenigen groben Eisengußwaaren und Schmiedeeisen, alles, bis auf den Thürriegel und die gewöhnlichste Schraube herab, importirt wird.

a. Aus Deutschland etwa 44 pCt. des hiesigen Imports. (N.)

b. Die Deutschen Waaren, die in dem hiesigen Gebiet importirt werden, repräsentiren ungefähr ein Drittel des Totalimports. (W.)

c. Unsere Agenten oder Kommissionäre in Deutschland üben durch ihr übertriebenes Drücken der Preise einen schädlichen Einfluß auf unsere Fabrikanten aus, indem sie diese zwingen, sehr billige Waare zu liefern. Es wirkt dies namentlich bei Stahlwaaren, Handwerkszeugen, landwirthschaftlichen Geräthen ꝛc., von denen der Käufer wirklich Nutzen haben will, sehr verderblich auf die Reputation unserer Industrie, die namentlich in dieser Branche sehr viel gut zu machen hat. Von zweifellosem Vortheil würde es sein, wenn sich auch in Deutschland im Centrum eines jeden größeren Industriebezirkes Kommissionshäuser errichten ließen. In England ist dies wirklich der Fall. Da ist Manchester, Birmingham, Glasgow, Sheffield, die sämmtlich bedeutende Kommissionshäuser für den Export besitzen, und so sollte es auch in Berlin, Chemnitz, Barmen, Straßburg ꝛc. sein. Diese Häuser würden sich über die Reellität ihrer Fabrikanten, über ihre Produktionsfähigkeit und über neu aufgekommene Fabrikationen unterrichtet zu halten haben. Auch würden sie im Stande sein, die Waaren vom Fabrikanten unverpackt zu empfangen, sie einer genauen Prüfung zu unterwerfen und dann eine einheitliche, gleiche, solide Verpackung vorzunehmen. Gerade diese einheitliche Verpackung, die wir auf diese Weise von Manchester erhalten, wird trotz der recht hohen Kosten so sehr hochgeschätzt. (W.)

d. Von den durch uns importirten Metall- und Kurzwaaren kommen etwa 60 pCt. aus Deutschland. (W.)

e. In Eisenkurzwaaren findet Deutschland eine stets wachsende Konkurrenz in den Vereinigten Staaten von Amerika, die, wie zu

[1]) Den ersten Theil s. Märzheft S. 194.

befürchten steht, im Laufe der Zeit fast jede Einfuhr Deutscher Eisenwaaren verbieten wird. Bis jetzt beträgt unser Import Deutscher Eisenwaaren ungefähr 50 pCt. an Werth gegen 50 pCt. Amerikanischen und Englischen Fabrikats; aber dieses Verhältniß wird gar bald zu Gunsten der Vereinigten Staaten umschlagen wegen der jetzt ins Werk gesetzten Verbindung der beiden Republiken durch die Eisenbahnen. Unser Bedarf an Nicht-Eisenkurzwaaren und Galanteriesachen wird fast ausschließlich aus Deutschland gedeckt. Was davon auf Frankreich fällt, beträgt etwa 5 pCt., noch weniger, als das auf England, und 10 pCt. auf die Vereinigten Staaten.

Die Arbeit des Einkaufens ist in Deutschland weit schwieriger, als z. B. in New-York, woselbst man in einzelnen großen Häusern die Vertretung und das Lager mehrerer Fabriken beisammen findet, was Einem das Aussuchen der einzelnen Artikel wesentlich erleichtert und zu gleicher Zeit die Spedirung der Güter beschleunigt. Nachdem man dem Agenten einer Deutschen Fabrik, nach ungenügenden Mustern oder nach Abbildungen, einen Auftrag ertheilt, gebraucht der Fabrikant Monate zur Anfertigung der Waare. Der Amerikaner berechnet den ungefähren Absatz seiner Artikel und wirft diese an den Markt. Der Deutsche wartet erst bestimmte Aufträge ab, um dieselben mit Zeitverlust für seinen Kunden auszuführen. Nur mit sehr geringen Ausnahmen kommen Deutsche Kurzwaaren in gefälliger Verpackung. Es wäre allen Fabrikanten sehr zu empfehlen, nicht gar zu sparsam mit Kartons und gutem Packpapier zu sein und die Packete mit hübschen Etiketten zu versehen, da Aeußerlichkeiten viel dazu beitragen, die Verkäuflichkeit eines Artikels zu heben. Auch sollten die Herren nicht die Kosten scheuen, damit ihr Fabrikat bei ihren respektiven Agenten wenigstens durch ansehnliche Muster dem Käufer zur Schau gestellt werde, und Sorge tragen, daß dieselben stets neu und nicht besser, als die zu liefernde Waare seien. Sollte es dazu kommen können, daß sie neben Mustersortimenten auch Lager fertiger Waare halten, so wird diese Maßregel sicher nicht verfehlen, einen günstigen Einfluß auf Vermehrung des Absatzes zu üben. Wir z. B. unterlassen gar oft, einen Artikel, der schnellen Absatz gefunden, nachzubestellen, da nach unserer Berechnung der Zeitverlust bis zur Lieferung der Waare ein gar zu großer wird und unsere Verkaufszeit sich auf acht Monate des Jahres, von September bis Mai, beschränkt. Wir erhalten unser Waarensortiment nach dem Ende der Regenzeit in September oder Oktober, zu welcher Zeit sich hier die ersten Kunden vom Inlande präsentiren. Ein Artikel wird verkauft, und wir brauchen Ersatz. Es muß natürlich ein solcher sein, der die hohe Fracht und die schlechte Behandlung per Dampfschiff über Panama vertragen kann. Senden wir unsere Ordre im November oder Dezember ein, so verliert dieselbe einen Monat unterwegs, der Fabrikant braucht zwei oder drei Monate bis zur Lieferung, und noch ein Monat geht mit der Reise verloren, so daß wir die Waare erst nach durchschnittlich fünf Monaten im Hause haben. Damit ist aber auch die Verkaufszeit zu Ende, da mit Beginn der Regenzeit im Juni alle Käufer unsern Hafen verlassen. Daher ist es kein Wunder, wenn wir lieber, und wo es irgend geht, von Nordamerika bestellen, von wo aus unsere Orders innerhalb 2½ Monaten gedeckt sind. (W.)

f. Unser Import Deutscher Waaren macht bisher etwa ein Fünftel des Gesammtbezuges aus, ist aber entschieden im Steigen begriffen. (W.)

g. In Eisen-, Kurz- und Galanteriewaaren vertheilt sich hier die Provenienz im Allgemeinen in folgender Weise:

Deutschland liefert vorherrschend diejenigen Artikel, die aus der Kleinindustrie in Eisen, Holz und Leder herstammen und zwar in den billigeren Sorten. Sobald theure Eisen- oder Stahlwaare verlangt wird, tritt England ein. Frankreich beherrscht die sogenannten Fancyartikel und dankt dies ausschließlich der gefälligen Form und der sehr guten Verpackung, die es den häufig zerbrechlichen Waaren zu geben versteht. In Bezug auf „Schein" bei nicht vorhandener Reellität und in der Verwendung des guten Geschmackes auch zur Herstellung anscheinender Kleinigkeiten thut Niemand es diesem Lande gleich. Diese oft unbedeutenden Aeußerlichkeiten, dieser letzte Schliff oder manchmal nur zweckdienlichere hübschere Aufmachung und Verpackung, welche die Franzosen oft auch in Deutschland gefertigten Waaren hinzufügen, führt ihnen den Löwenantheil des Verdienstes zu, indessen der arme Deutsche Fabrikant der Waare einen nur kärglichen Verdienst davon hat, weil ihm eben meist Mittel fehlen, durch eigene Anschauung, Reisen 2c. das Räthsel zu lösen, wie sich Andere mit seinen Produkten, die ihm so schlecht bezahlt werden, bereichern können. Ist England durch seine Absatzpraxis und relative Gediegenheit, so ist Frankreich durch seine Ausstattungsweise uns überlegen. Nordamerika schließlich, dem durch größere Nähe und die somit gegebene Möglichkeit einer schnelleren und häufigeren Verbindung, bei billigerer Fracht, bedeutender Vortheil vor der Europäischen Konkurrenz gesichert bleibt, hat es in praktischer Art verstanden, die in Deutschland heimische „Kleinindustrie" in „Großindustrie" zu übersetzen und uns in Folge dessen in einer Menge Artikel täglichen Gebrauches, wie Lampenbrenner, ordinäre Lampen, Butchermesser (die besseren Arten werden von England geliefert), Cylinder, Papier, Bürsten, Pinsel, Wichse, Oeldruckbilder, Waffen, Nähmaschinen und tausend andere Artikel, ganz oder fast ganz verdrängt. Bleiben die gegenwärtigen Verhältnisse bestehen, so wird Nord-Amerika in 10 bis 15 Jahren nicht nur in unseren, sondern auch in anderen Waarenfächern alle Konkurrenz aus dem Felde geschlagen haben, ausschließlich durch die Großartigkeit und daher Billigkeit seiner Fabrikproduktion im Vergleich zur Handarbeit. (O.)

h. Die Deutsche Industrie hat in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte gemacht, da in der Aufmachung, in der Verpackung und im Geschmack eine entschiedene Wendung zum Besseren eingetreten ist. Auch geschieht von Seiten der Deutschen Industriellen mehr als früher, um ihren Fabrikaten durch Kataloge, Preiskurante 2c. im Auslande Eingang und Geltung zu verschaffen. Diese Preiskurante 2c. sind indeß zum Theil noch in Deutscher oder Englischer Sprache abgefaßt und verfehlen daher häufig ihren Zweck. Sehr zweckmäßig würde es auch sein, wenn die Deutschen Fabrikanten sich zu gemeinsamem Handeln verbänden, und namentlich an solchen Plätzen, wo wenige oder gar keine Deutsche Importhäuser existiren, Agenturen mit permanenten Ausstellungen in kleinem Maßstabe errichteten. Dergleichen permanente Ausstellungen würden auch in den Deutschen Seehäfen zweckmäßig sein und meiner Ansicht nach mehr Nutzen schaffen, als die üblichen temporären nationalen und internationalen Ausstellungen. (O.)

i. Bei dem durch die Sisalhanfproduktion zunehmenden Wohlstand der hiesigen Gegend (Yucatan) steigt der Konsum im Allgemeinen und speziell in Maschinen-, Eisen- und Kurzwaaren bedeutend. Hauptlieferanten sind die Vereinigten Staaten, theils wegen der häufigen Dampferverbindung, theils weil der Hanfabsatz hauptsächlich nach dort geht. In Folge der neuen Frachtdampferlinie nach Hamburg steigt auch der Deutsche Absatz. Die Deutschen Fabrikanten sollten, wie die New-Yorker Häuser, hübsch illustrirte Kataloge anfertigen lassen und dieselben nebst Preis- und Diskontoliste den überseeischen Kunden zusenden. Die Diskontolisten müssen monatlich erneuert werden, und muß der Diskontosatz möglichst hoch sein, 20 bis 50 pCt., und die Preisliste dementsprechend höher. Annonciren ver-

mittelst einzelner loser Blätter halten wir nicht für gut, da letztere meistens in den Papierkorb wandern. (O.)

k. Es fehlt in Deutschland entschieden an einem vermittelnden Element zwischen Fabrikant und Kaufmann. Wie andere Länder sollte Deutschland große Kommissionshäuser haben, welche mit den nöthigen Erfahrungen betreffs überseeischen Handels das Interesse des fremden Kaufmanns in die Hand nehmen und dem Fabrikanten die nöthigen Anweisungen betreffs Aufmachung, Verpackung und Bekanntmachung geben könnten. . . . . Wenn wir sehen wie in letzter Zeit Frankreich, England und theilweise auch Deutschland in fast allen Handelsartikeln, die hier konsumirt werden, von den Vereinigten Staaten zum Theil zurückgedrängt, zum Theil eingeholt wurden, so glauben wir dies nicht so sehr in besserer Qualität oder billigeren Preisen zu suchen, als vielmehr in der Weise, wie es die New-Yorker Kommissionshäuser, welche die Fabrikanten der Vereinigten Staaten vertreten, verstehen, ohne vor Kosten und Mühe zu scheuen, Offerten zu machen, dem Kaufmann prächtige Kataloge mit genauen Zeichnungen jedes Artikels, klar ausgedrückte Preiscourante, mit Angaben der Größe, Gewichte u. s. w. und selbst Muster vorzulegen. Danach kann dann jede Bestellung mit Sicherheit gemacht werden. (S.)

l. (Koll. Ber.) Im Allgemeinen Kurz- und Galanteriewaaren 50 pCt. von Deutschland. Großen Schaden haben dem Deutschen Export in dieser Branche die häufigen und starken Preisschwankungen der letzten Jahre gethan. Die Verpackung, namentlich in Hamburg, läßt viel zu wünschen übrig, da sie meistens zu plump und nicht auf die hiesigen Zollverhältnisse berechnet ist, wo bei Weitem die meisten Artikel nach Bruttogewicht zahlen. Es muß mehr darauf geachtet werden, daß bei einem Kolli, welches verschiedene Artikel enthält, die Tara im Verhältniß zum Nettogewicht möglichst gering werde, die äußere Verpackung jedoch stark genug sei, um den Transport ertragen zu können. Für Kurzwaaren ist die Französische, bezw. die Pariser Packung die beste, für Nähmaschinen und ähnliche Artikel (Maschinerie) ist dagegen die Amerikanische als mustergiltig hinzustellen. Dieselbe ist einfach und praktisch, es wird weder Papier noch Holz dabei verschwendet, und doch ist Alles so gepackt, bezw. in den Kisten selbst derartig befestigt, daß kein Theil während des Transportes, selbst auf den hiesigen Saumpfaden, Schaden nehmen kann. Die Deutsche Verpackung von Nähmaschinen z. B. ist dagegen oft der Art, daß gut 25 pCt. in zerbrochenem Zustande eintreffen. (W.)

m. Für die zahlreichen großen Eisengeschäfte hier im Lande, welche nicht eigene Häuser in Deutschland haben, ist es fast unmöglich, ihren Bedarf bei Deutschen Fabrikanten zu beziehen, trotz der dort häufig niedrigeren Preise und gleicher, ja nicht selten besserer Qualität der Waare. Die Hauptgründe sind: Es fehlen in Deutschland die einheitlichen oder wenigstens für einzelne Produktionsgebiete vereinbarten Tabellen der Stapelartikel; statt dessen giebt es eine Menge, für jeden nicht speziell Eingeweihten, willkürlicher, völlig unverständlicher Benennungen der Waaren, welche obenein noch häufig nach alten Maßen fabrizirt sind. Diese Verschiedenheit der Produktion ist in Deutschland geradezu eine absichtliche. Beispielsweise fabrizirt Deutschland seine Lampen in allen ihren Theilen durchaus verschieden, während jedes Stück einer Amerikanischen Lampe zu jeder andern Lampe dieses Landes paßt, ja sogar die verschiedenen Größen vermittelst einzulegender Regulirringe unter einander verwendbar sind. Und während bei Feilen für die gesammte Englische Produktion noch heute die Standardliste vom Jahre 1872 mit all ihren Normalpreisen giltig ist, zu denen die einzelnen Fabrikanten nur verschiedenen Rabatt bewilligen, arbeitet fast jede Deutsche Fabrik nach anderen Mustern unter anderen Benennungen und zu willkürlich wechselnden Preisen. Davon abgesehen ist ein Bezug aus Deutschland für die zahlreichen hiesigen Importeure auch deshalb sehr schwierig, weil die Deutschen Fabrikanten sich nicht in geeigneter Weise bekannt und ihre Waaren anschaulich zu machen wissen, und weil in Deutschland keine Einkaufszentren, keine in ihren Beständen wirklich kompleten Kommissionshäuser existiren, wie sie Amerika und Frankreich in New-York und Paris haben, und die Englische Eisenindustrie sie in Birmingham besitzt.

Es kann den Deutschen Industriellen empfohlen werden, wollen sie nicht den hiesigen Markt in kürzester Zeit ganz verlieren, sich für ihre Stapelartikel zu Standardlisten zu vereinigen oder doch wenigstens einer größeren Gleichmäßigkeit der Produktion zu befleißigen. Ihre Sonderkataloge, die sie sich noch obenein bezahlen lassen, sind jetzt ganz werthlos. Sie sollten sich wenigstens zu kleinen Zentren (beispielsweise alle Remscheider Fabrikanten) zusammenthun, um einen gemeinsamen, gut ausgestatteten, erschöpfenden Katalog nach Art des Amerikanischen aufzustellen, und diesen unentgeltlich versenden, wonach es jedem einzelnen Fabrikanten überlassen bliebe, zu dem für Jahre feststehenden Hauptkatalog seinen Rabatt bekannt zu machen. Für die Konkurrenz der Deutschen Fabrikanten untereinander diene folgendes Beispiel: Während die Kataloge der großen Amerikanischen Exporthäuser neben den Artikeln eigener Fabrikation ganz freimüthig auch diejenigen anderer Fabrikanten unter voller Nennung des Namens aufführen (es fällt ja doch immer eine Provision ab), ist es mir begegnet, daß ein großes Deutsches Kommissionshaus, von welchem ich Offerten für Lampen erfordert hatte, nur den theuren Katalog einer Lampenfabrik sandte, in welchem aber sorgfältig jede Stelle ausgeschnitten war, auf der der Name des Fabrikanten gestanden hatte.

Ist somit die Bestellung von Waaren in Deutschland für den hiesigen Importeur, welcher nicht eine ganz ausnahmsweise, spezifisch Deutsche Waarenkenntniß oder einen in Deutschland etablirten Socius hinter sich hat, schon an sich so schwierig, daß man lieber etwas höhere Preise in den Vereinigten Staaten oder England zahlt, nur um den durch die Deutschen Mißverhältnisse entstehenden Zeitverluste, Unkosten und Mißverständniß aus dem Wege zu gehen, so wird Einem durch die Verpackung der meisten Deutschen Fabrikanten der Bezug von dort vollends erschwert. Bei einer neulichen Probesendung von Filtern war die Kiste um ein Drittel zu groß und mit Ballast ausgestopft. Von den 6 Stück Filtern waren 2 Stück total zerbrochen, und obenein war bei einem der Filter der Aufsatz „vergessen".

Ein anderes Beispiel: Vor Kurzem bestellte ich unter Einsendung einer Probe Cylinder nach Amerikanischem Muster. Meine Ordre lautete auf „vor Allem gute Waare". Als dann die Cylinder hier ankamen, hatte ich bereits 30 pCt. Bruch (gegen durchschnittlich 1 bis 2 pCt. aus den Vereinigten Staaten), und später hat die ganze Waare von mir verschleudert werden müssen, da die Cylinder ausnahmslos beim ersten Gebrauche sprangen. Der überaus niedrige Preis, welcher bei einem Artikel, der hier 4- bis 500 pCt. Unkosten verursacht, an sich schon verfehlt ist, schlug also nur zu meinem Schaden aus. (M.)

n. Die Amerikanische Fabrikation beherrscht hier mehr und mehr den Markt. Neben der Güte der Amerikanischen Waaren ist ein besonderer Grund, weshalb wir mit Vorliebe von dort beziehen, der, daß unsere Verbindungen mit Europa so weitläufig sind, daß es wenigstens 6 Monate dauert, ehe wir unsere Europäischen Bestellungen bekommen. Deutschland muß, um diesen Markt mit

seinen Fabrikaten behaupten zu können, mehr Sorgfalt auf das Material, sowie auf die Verfertigung der Waaren legen, und muß nur die beste Waare liefern. Auch muß es der Aufmachung und Verpackung in den kleineren Packeten Aussehen und Gefälligkeit geben, wie die Amerikaner, die z. B. alles in hübschen Pappschachteln verpacken. Wir haben nie von Deutschland knappes Maß oder unsorgfältige und unreelle Lieferung erhalten, da unser Agent in Deutschland sehr sorgfältig in der Ausführung unserer Bestellungen ist. (N.)

o. Der Bedarf von Eisenwaaren, Maschinen und Utensilien aller Art für den Bergwerksbetrieb des hiesigen Montandistriktes mit 2 Städten von 70- bis 80 000 Einwohnern und einer jährlichen Erzproduktion im Werthe von 18 Millionen Mark darf nicht unter 1½ bis 2 Millionen Mark pro Jahr geschätzt werden. Außer dem vereinzelten Gebrauch von Drahtseilen, einigen eisernen Handpumpen und geringen Quantitäten Dynamit sind fast alle die Verbesserungen der Arbeit durch Apparate, welche die Technik in Europa in den letzten Jahren für das Bergwesen geschaffen hat, hier noch eine unbekannte Sache. Sämmtliches Bohrgezähe wird noch ebenso verfertigt und mit Hammerstahl verstählt, wie vor 100 Jahren. Grubeneisenbahnen sind nur in ihren Anfängen vertreten, eiserne Förderwagen 2c. vollständig unbekannt. — Die Förderung und Entwässerung auf den Gruben geschieht, mit Ausnahme weniger Dampfgöpel, durch Pferdekraft. Bohrmaschinen sind unbekannt; ebenso wie eine allgemeine Anwendung des Dynamits oder anderer Sprengstoffe, für welchen Zweck ein schlechtes, hier fabrizirtes Pulver dient. Arbeitsmaschinen für Handwerker sind sehr selten anzutreffen, sowie die Utensilien derselben veraltet sind. Der Grund dieser Vernachlässigung liegt zum größten Theile darin, daß man uns allerdings mit Anzeigen und Prospekten aller Art überhäuft, den Leuten jedoch die Sachen selbst und ihre praktische Anwendung nicht vor Augen führt. Die Anschaffung einer unbekannten Maschine oder irgend eines Apparates durch Vermittelung eines fremden Geschäftshauses ist einerseits sehr theuer, dann wird das Objekt erst 6 oder 8 Monate später hier ankommen, und schließlich findet es sich, daß man nicht das Richtige bestellt hat oder die Bestellung nicht richtig ausgefertigt oder falsch verstanden ist, nachdem eine Menge Geld und Zeit verloren wurde. Es ist merkwürdig, daß sich in diesen großen Bergwerksdistrikten keine einzige Niederlage Deutscher Produkte dieser Art befindet. Das ganze Eisenwaarengeschäft, welches gegenwärtig hier in Mexiko durch die kolossalen Eisenbahnbauten sehr brillante Resultate liefert, ist in Guanajuato in Händen von Franzosen, welche allerdings auch eine Menge Deutscher Waaren führen, ihren Hauptbedarf jedoch aus England und Frankreich beziehen. Sämmtliche hier arbeitenden Dampfmaschinen und Kessel, sämmtliche Drahtseile und Pumpen aller Art sind Englischen und Amerikanischen Ursprungs, und Niemand bezieht Deutsche Waare, weil man derartige Sachen von Deutschland nicht kennt. Es ist meine Meinung, daß eine größere Deutsche Niederlage von allen in das Bergwesen schlagenden Artikeln und Eisenwaaren in hiesiger Stadt ganz gute Geschäfte machen würde. Andernfalls wird Deutsches Fabrikat bald gänzlich von den Amerikanern verdrängt werden. Dieselben haben nicht gescheut, in Mexiko große Depots ihrer Produkte und Maschinen zu errichten und mit großen Kosten selbst Privatausstellungen dieser Art zu veranstalten. Ich sehe in dieser Beziehung für unsere großen Deutschen Industriezweige keinen andern Weg als die Hersendung von Fachleuten und die Etablirung von Agenten und Depots. Schon heute durchziehen Agenten Englischer und Französischer sowie Amerikanischer Fabrikanten das Land und arbeiten in der angedeuteten Weise. — Nach der kurzen Frist von 2 oder 3 Jahren wird die Eisenbahnverbindung der Küste mit fast allen Staaten der Mexikanischen Republik hergestellt sein und dadurch Handel und Verkehr in diesem Lande bedeutend erleichtert werden. — Bei der ganzen Gattung der feineren Kurz- und Galanteriewaaren findet man bei Französischem, Englischem und selbst Amerikanischem Produkt, edlere Formen, eine elegantere Ausstattung und sorgfältigere Ausführung. Das Prinzip: „Ordinär aber billig" ist wohl nirgends schlechter angebracht als beim Export in das Innere von Mexiko. Die ordinärsten Waaren werden durch Frachten, Zölle, Spesen und Kosten aller Art vielfach um 300 bis 400 pCt. ihres Einkaufspreises in Europa vertheuert, so daß dieser Einkaufspreis schließlich nur noch 15 bis 20 pCt. des hiesigen Verkaufspreises im Kleinhandel repräsentirt. Hier zu Lande wird sehr viel auf die äußere Ausstattung eines Gegenstandes gegeben. (M.)

p. Die Deutsche Fabrikation macht seit 2 Jahren ersichtliche Fortschritte in praktischer Herstellung der Waaren, Aufmachung und Verpackung. Sie hat in einer ganzen Anzahl von Artikeln bereits die fremde Konkurrenz geschlagen, und wir glauben, daß sie dasselbe noch in vielen anderen thun kann und wird. Wenn wir in letzter Zeit so viel mehr von Deutschland beziehen, so hat auch der Umstand großen Antheil, daß seit Kurzem unser früherer hiesiger Geschäftsleiter, welcher den hiesigen Markt genau kennt, nach Deutschland zurückgegangen ist und dort sich um die Auffindung geeigneter Deutscher Artikel und resp. Information der Fabrikanten bemüht. (M.)

q. Unser Import Deutscher Waare beträgt 25 bis 30 pCt. des Ganzen. Der Amerikanische Import ist derart gestiegen, daß, während wir im Jahre 1876 etwa für 8 bis 9000 Dollars Amerikanische Waare einführten, die Summe jetzt zwischen 130 und 150 000 Dollars per Jahr schwankt. Deutsche Waaren, die fast ganz durch Amerikanische verdrängt wurden, sind: Nägel, Geräthe aller Art, Handwerkzeug, Bleifedern, Federhalter, Wand- und Setzuhren, Stahl- und Weißmetallwaaren, Waffen 2c. Kein ausländischer Fabrikant giebt sich dazu her, sein Fabrikat mit Deutscher Marke und Etikette zu versehen, der Deutsche meint aber, daß seine Waare keinen Werth habe, wenn sie nicht die Bezeichnung von „Modes de Paris" oder „Manufacture de Paris" oder den Namen eines berühmten Englischen Fabrikanten trägt. Ferner ist es eine allgemein bekannte Thatsache, daß die Dessins und Formen des Französischen Fabrikats gefälliger als die der Deutschen sind. Unzweifelhaft ist dasselbe mit Bezug auf die Aufmachung der Fall. Ein Leichtes würde es den Deutschen Fabrikanten sein, von den Französischen oder Englischen zu lernen, was eine gute Verpackung bedeutet. Wir brauchen große Kommissionshäuser wie in Paris, welche die Garantie für richtige und reelle Lieferung wirklich übernehmen, da sie selbstständig sind und gleiches, wenn nicht mehr Interesse für den Käufer haben, als für den Fabrikanten. Ihren Vorzug, den in Deutschland existirenden gegenüber, beweist allein schon das Vertrauen, das der ausländische Käufer diesem und jenem schenkt. Für ein Pariser Kommissionshaus ist dasselbe so groß, daß viele hiesige Kaufleute demselben ihre ganzen Europäischen Einkäufe überlassen gegen eine kleine Vergütung von höchstens 5 pCt. (M.)

r. Der Import aus Deutschland hebt sich seit Jahr und Tag und eine Menge Artikel, die bereits in Französische und Amerikanische Hände übergegangen waren, kommen jetzt wieder besser und billiger aus Deutschland. Wir haben für die Auffindung derselben mehr Leichtigkeit, weil unser Associé in Deutschland ein eigenes Stahlwerk und Werkzeugfabriken besitzt. (M.)

Schmiede- und Façoneisen.

Wird hier im Lande selbst erzeugt, meist aber importirt.

a. Minenstahl wird von England und den Vereinigten Staaten gebracht. (W.)

b. Wird von der hiesigen Industrie erzeugt. (N.)

c. Gehämmerter Stahl in dünnen Stangen wird hier viel zur Herstellung von Machetes, einer Art Faschinenmesser, gebraucht. Er wurde früher aus Deutschland und wird jetzt aus Laibach in Oesterreich bezogen. Ich bin der Ansicht, daß dieser Stahl eben so gut in Deutschland fabrizirt werden könnte. Aus Deutschland eingeführter gewalzter Stahl hat sich hier keinen Eingang verschaffen können.

d. Aus Steiermark in vortrefflicher, sogar das Englische Produkt übertreffender Qualität. (W.)

e. Werkzeugstahl, Rund- und Flacheisen aus Deutschland. (W.)

f. Nur der sogenannte Milanostahl aus Deutschland, aller übrige Rohstahl aus England. (W.)

g. Stangeneisen nur von Deutschland. (O.)

h. Eisen und Stahl ganz von Deutschland. (M.)

i. Stahl und Zink vorzüglich von Deutschland. (M.)

k. (Koll. Ber.) Wegen Landesproduktion wenig Import, dieser von England mit Ausnahme von gewalztem Puddelstahl, der von Deutschland kommt. (W.)

l. Viel davon im Lande fabrizirt. Façoneisen meist von Deutschland. (M.)

m. Minenstahl von Deutschland. (M.)

n. Minenstahl in erheblichem Quantum beziehen wir aus dem Rheinischen Hüttenwerk unseres Socius. (M.)

Draht von Eisen, Stahl, Kupfer und Messing.

a. Eisendraht wie Messingdraht von Deutschland. (W.)

b. In früheren Jahren erhaltener Deutscher Eisendraht fiel wegen Brüchigkeit vollständig untauglich aus, und wir sandten daher unsere Orders auf Eisen- und Messingdraht einer Englischen Fabrik zu. Jetzt mag sich die Fabrikation dieses Artikels in Deutschland gehoben haben, weshalb ein neuer Versuch gemacht werden soll. (W.)

c. England liefert billiger und paßt sich dem hiesigen Bedürfniß besser an. (O.)

d. Draht von Stahl, Eisen und Messing aus Deutschland und England. (M.)

e. (Koll. Ber.) Eisen-, Stahl- und Messingdraht ganz von England, weil der Englische Draht eine bedeutend größere Belastung aushält, als der Deutsche, und auch biegsamer (zäher) ist. (W.)

f. Eisen- und Messingdraht besser und billiger von England. (N.)

g. Draht und Geflechte daraus, viel für den hiesigen Bergbau konsumirt, kommen nur von Deutschland. (M.)

h. Alle Drahte von England, da die Deutschen brüchig sind. (M.)

i. Drahtgeflechte für den bedeutenden Minenbedarf beziehen wir aus Barmen. Kupfer- und Messingdraht kommt billiger von England. In Eisendraht ist die Deutsche Produktion zwar billiger, aber der Draht ist brüchig. Auch entschließt sich der Deutsche Fabrikant nicht dazu, die Rollen in den hier üblichen Dimensionen aufzumachen, was der Englische auf Verlangen sofort thut. (M.)

Grobe Eisengußwaaren.

Es giebt hier und da im Lande einige Eisengießereien, welche die einfachen Gußwaaren, deren Transport zu theuer sein würde, in ziemlich roher Form herstellen. Bessere Sachen von Amerika und Deutschland. Maschinen siehe unten.

a. Eiserne Röhren ausschließlich von Deutschland. (W.)

b. In Röhren für Wasserleitungen ist großer Konsum, von England bezogen. Deutsches Fabrikat hier unbekannt. (S.)

c. (Koll. Ber.) Eiserne Röhren 25 pCt. von Deutschland, 75 pCt. von Nordamerika. (W.)

d. Meist von Nordamerika. (M.)

e. Einiges von Deutschland, meist aus Nordamerika und England. (M.)

f. Einfache Sachen, wie Geländer, Schwungräder und Ersatztheile für Maschinen, werden in hiesigen Gießereien hergestellt. In Oefen kommt der geringe Bedarf von Amerika. Eiserne Röhren für Wasser- und Gasleitung ꝛc. werden jetzt nur geschmiedet angewendet; sie kommen meist von England. (M.)

g. Wie vorstehend. Bessere Gußwaare kommt von Amerika und Deutschland. (M.)

Eisenbahnschienen und sonstiges Eisenbahnmaterial.

Es sind derzeit in Mexiko zahlreiche Bahnen im Bau, deren konzessionirte Länge auf nahe an 10 000 Kilometer geschätzt werden kann, und viele andere Bauten stehen noch in Aussicht. Die Unternehmungen sind, mit wenigen Ausnahmen, in Amerikanischen Händen, und der Bau wird durch Amerikanische Ingenieure und nach Amerikanischem System ausgeführt. Das Material wird daher, soweit irgend möglich, aus den Vereinigten Staaten bezogen, woher namentlich alle Maschinen und Waggons kommen. In Schienen und Zubehör liefert Amerika nicht Genügendes, und diese werden daher in Europa bestellt. England hat davon bisher den Löwenantheil gehabt, doch konkurrirten auch Deutsche Werke schon mit Erfolg, so daß z. B. die große Mexikanische „Centralbahn" bis jetzt von ihrem Schienenbedarf 80 000 Tons aus England und 26 000 Tons aus Deutschland bezogen hat. Es wäre den Deutschen Werken sehr zu empfehlen, sich um den so bedeutenden Konsum, der in Aussicht steht, mehr zu bewerben. Eingehende Offerten wären am besten an einen der hiesigen Deutschen Mäkler einzusenden. Die sämmtlichen Stahlschienen haben das Amerikanische Standardmaß für breite und schmale Spur. Die Einstandspreise loko London stellten sich bisher wie folgt pro Tonne: Stahlschienen 5 Pfd. Sterl. 16 Schill. bis 6 Pfd. Sterl., Flanschen 5 Pfd. Sterl. 16 Schill. bis 6 Pfd. Sterl., Nägel 12 Pfd. Sterl. 16 Schill. bis 13 Pfd. Sterl., Schrauben 13 Pfd. Sterl. 17 Schill. bis 14 Pfd. Sterl.

a. Schienen und anderes Baumaterial fast nur von England, das rollende Eisenbahnmaterial von Nordamerika. (M.)

b. Ebenso. (N.)

c. Ebenso. (O.)

Bleche von Eisen, Stahl, Zink ꝛc.

a. Zinkblech von Deutschland. (W.)

b. Zinkblech von England. (W.)

c. Schwarz- und Weißbleche, aus Deutschland bezogen, fielen schlecht aus, und wir wandten uns deshalb nach England. Zinkblech immer aus Deutschland. (W.)

d. Zinkblech nur von Deutschland. (M.)

e. (Koll. Ber.) Messing- und Kupferbleche nur von England. Eisenbleche liefert England, und dieselben werden auch zur Anfertigung von Dosen zum Versandt von Kokosöl, Schmalz, Branntwein aus Zuckerrohr ꝛc. vielfach verwandt. (W.)

f. Eisenbleche, verzinnt und verzinkt, für den hiesigen bedeutenden Bergbau nur von Deutschland. (M.)

g. Von England, mit Ausnahme von Zinkblech, welches früher von Belgien kam, jetzt von Deutschland kommt. (M.)

h. Eisenblech von England, Zinkblech von Belgien. (M.)

i. Alle Sorten kommen am besten und billigsten von England, mit Ausnahme von Kupferblech (bedeutender Konsum), in welchem Frankreich die meiste Waare liefert. (M.)

Ordinäre Kurz- und Metallwaaren.

a. Bettstellen werden im Lande allgemein von Eisen und Messing verwendet und haben einen großen Absatz. Das Deutsche Fabrikat steht an Güte hinter den Englischen und Amerikanischen zurück. (M.)

b. Schrot nur von Deutschland. (W.)

c. Eisen- und Messingwaaren, wie Thürbeschläge, Thürangeln, Riegel, Schlösser 2c., entbehren in Deutschland der gefälligen Form und sauberen Arbeit, die man bei derartigen Waaren Amerikanischer Herkunft findet und so sehr hoch schätzt. So kommt es denn auch, daß diese Sachen hier nur noch aus Amerika eingeführt werden. (W.)

d. Mit Ausnahme von Drahtnägeln, die wir aus Belgien erhalten, beziehen wir Alles, was in dieses Fach schlägt, aus den Vereinigten Staaten. In früheren Jahren machten wir zu wiederholten Malen Versuche, z. B. Schuhstifte und Tapeziernägel aus Deutschland zu bringen. Sowohl Preis als auch Qualität fiel zu Ungunsten derselben aus. Jetzt wäre es fast unmöglich, dieselben gegen die hier bekannten Amerikanischen Marken zu verkaufen, die mit guter Qualität und billigem Preis eine bequeme und demgemäß verkäufliche Verpackung verbinden. Ebenso erging es uns mit geschnittenen Nägeln. (W.)

e. Trotz Französischer, Englischer und Amerikanischer Konkurrenz findet Deutsches verzinntes und emaillirtes Küchengeschirr guten Absatz. Ebenso Blechgeschirre, z. B. Kaffeekannen 2c., obwohl wir billigere aber auch geringere Qualitäten aus Frankreich beziehen. (W.)

f. Eiserne, verzinnte und emaillirte Geschirre und Löffel nur aus Deutschland. (W.)

g. Bleiröhren nur von Deutschland. (M.)

h. Von England. (M.)

i. Von England, Deutschland und Nordamerika. (M.)

k. Messingbettstellen von England, Nordamerika und Deutschland. Ackerbaugeräth von Nordamerika. (M.)

l. Nur etwa 10 pCt. von Deutschland. (O.)

m. Bronzirte Bettstellen von England. Sehr großer Konsum, es fehlen von Deutschland Anstellungen. (S.)

n. (Koll. Ber.) 50 pCt. England, 30 pCt. Deutschland. Ambose, Schlösser, Charniere, Blei- und Zinkwaaren, Kupfer-, Zinn- und Messingwaaren. (W.)

o. Grobe Eisenwaaren stehen billiger von England ein. (N.)

p. 40 pCt. aus Nordamerika, 30 pCt. aus England, nur 5 pCt. aus Deutschland. Könnten wir dort mit gleicher Leichtigkeit einkaufen, so würden wir vielleicht lauter Deutsches Fabrikat beziehen. Wir haben leider keinen Socius in Deutschland. (M.)

q. Die kleine ordinäre Eisenwaare wird noch zum größten Theil von Deutschland bezogen, ist jedoch von der Amerikanischen stark bedroht, welche z. B. in der Klasse der Schlösser und Nägelwaare bedeutend besser ist, als das Deutsche Produkt. In den Metallgußwaaren hat Nordamerika schon den Vorrang errungen durch seine Arbeit, bessere Formen und praktische Verwendbarkeit seiner Produkte im Hausgebrauch. Die Deutsche Fabrikation muß sich beeilen, die Formen ihrer kleinen Waaren zu verbessern und mehr Sorgfalt auf dieselben zu verwenden. Eine größere Veredelung der Formen und eine künstlerische Ausstattung würden z. B. bei sämmtlichen Metallgußwaaren und gepreßten Produkten jeder Art gar keine Kostenvermehrung verursachen und doch den Absatz bedeutend vermehren. Beispiele könnten manche angeführt werden. Bei Anwendung von Holz an Deutschen Waaren ist es hier bekannt, daß dasselbe fast immer reißt und sich biegt. Auch die Französische Kleinindustrie leistet in dieser Richtung etwas viel Solideres, da die Fabrikanten ihren Gegenstand bis ins Kleinste genau erproben und studiren, ehe sie ein Produkt auf den Markt bringen. Es ist auch vielleicht möglich, daß das bessere Deutsche Fabrikat gar noch nicht hierher gekommen ist. In hiesigen Handlungen (in Französischen Händen) findet man nur die ordinärsten Deutschen Waaren in schlechten Sortimenten vertreten. Deshalb wäre eine Niederlage aller in das Fach schlagenden Deutschen Artikel sehr zu wünschen. (M.)

r. Die Mehrzahl aller jener kleinen Metallartikel, wie Mauerhacken, Oesen, Charniere, Thür- und Schubgriffe, Schrauben, Ringe und Knöpfe, geht hier in Rheinischer Waare. Drahtnägel von Belgien und Frankreich. Andere Nägel von Amerika. Hier ist die Deutsche Aufmachung nicht passend. Messingstangen von Frankreich und Deutschland. Messingbetten nur von England. In Schrauben hat jetzt Deutschland den Vorrang; ebenso in Metallknöpfen. Schnallen von England und Deutschland. Thürriegel, hier ein bedeutender Artikel, von Deutschland, Amerika und Frankreich. Zinnwaaren von England. In verzinnten und lackirten Blechgeschirren aller Art behaupten die Franzosen, namentlich die Fabrik Jappy frères, ihre alte Beliebtheit. Dagegen sind sie in dem Artikel Cafetieren (Weyron Imitation) mit Erfolg von einer Deutschen Fabrik geschlagen worden. Auch messingne Möbelfedern kommen jetzt von Deutschland, früher von Frankreich. (M.)

s. Die kleinen gepreßten und gegossenen Messingartikel, wie Leisten, Nägel, Rosetten, Beschläge, Schraubhacken 2c., liefert von altersher die Iserlohner Industrie. Nur in Stangen und Faßhähnen behauptet England den Vorrang; die Deutschen sind zu plump. Die kleinen Eisenartikel kommen meist von Remscheid. In Thürcharnieren konkurriren auch andere Länder. Nägel meist von Nordamerika, Drahtnägel von Frankreich, in neuester Zeit auch von Rheinland. Lange konnten wir Deutsche Drahtstifte nicht einführen, weil dem Französischen Fabrikat wegen angemessener Aufmachung der Vorzug gegeben wurde. Der Deutsche Fabrikant verwendet zu den Packeten ordinäres Strohpapier, der Französische gutes, starkes Packpapier. In Striegeln und Schrauben fängt Deutschland wieder an, mit Erfolg zu konkurriren, obwohl es in dem letztern Artikel schwer ist, gegen die gut eingeführte Französische Marke (Jappy) aufzukommen. Dieselbe Fabrik beherrscht hier auch den Markt in allem Kochgeschirr, emaillirt und verzinnt, doch haben wir neuester Zeit Fabrikate aus Hamburg bezogen, welche, nach den Französischen Formen gefertigt, gut zu konkurriren anfangen. Messingbetten, großer Konsum, nur von England. (M.)

Handwerkszeuge und Utensilien von Eisen, Stahl 2c.

a. In Aexten ist hier nur das Fabrikat von Collins zu verkaufen. Die Deutschen sind ebenso theuer und fallen nicht so gleichmäßig aus, da fast in jedem Dutzend einige Stück sich biegen oder bald schartig werden. (W.)

b. In Schaufeln, Spaten, Aexten, Beilen und anderen Geräthen aus Eisen und Stahl hat sich immer mehr die Ueberlegenheit der Nordamerikanischen Fabrikate herausgestellt. Pflüge sind nur von Nordamerika importirt worden. (N.)

c. Zum Theil aus Solingen, durch gute Packung sich auszeichnend. (W.)

d. Auf diesem großen Gebiet ist Deutschland sehr aus dem Markte verdrängt worden. Aexte waren früher immer aus Deutschland importirt worden, und es waren das Aussehen und die Aufmachung derselben sehr hübsch und zufriedenstellend, aber die Waare selbst war unbrauchbar, indem bei den ersten kräftigen Schlägen in einen Baumstamm die Schneide zersprang. Bei den harten Holzarten, die hier zu Lande vorkommen, können nur Aexte von ausgezeichneter Qualität verwandt werden, und die Vereinigten Staaten liefern uns eine ganz vorzügliche Waare. Es werden hier nur noch Amerikanische Aexte angebracht. Mit Handwerkszeugen, die wir von Deutschland bekommen haben, ist uns dasselbe passirt wie mit den obengenannten Aexten. Eine Partie Sägen, die ich vor Jahren für einen hiesigen Geschäftsfreund aus Deutschland kommen ließ, ist noch heute unverkauft, da ihre Qualität sehr schlecht ist. Sie scheinen geradezu nur aus Eisenblech zu sein und sind gänzlich unbrauchbar. Dasselbe war der Fall mit einer Partie dreieckiger Sägefeilen, die sich auf einer guten Säge aufreiben, die Säge dagegen nicht im Geringsten angreifen. Gerade bei Stahlwaaren ist es so sehr nothwendig, nur Gutes zu fabriziren, denn hier ist ein billiges, aber schlechtes Fabrikat gleichbedeutend mit unbrauchbar und Vergeudung. Andere Handwerkszeuge, wie Meißel, Bohrer, Hobel ꝛc., fielen wohl nicht so gänzlich unbrauchbar aus, wie Sägen und Feilen, indeß konnten sie eine Konkurrenz mit den Amerikanischen Handwerkszeugen nicht aushalten; auch sind letztere, was Formen anbetrifft, viel gefälliger und sauberer gearbeitet. (W.)

e. In Handwerkszeug kommen zwar noch einige ordinäre Sachen aus Deutschland, aber im Allgemeinen wird Englische und Amerikanische Waare vorgezogen. Aus England beziehe ich das Meiste im Fache der Schneideinstrumente, namentlich Taschen- und Rasirmesser. Speziell in Taschenmessern und in Scheeren sind auch die Fabrikate von H. Böker in Remscheid eingeführt und finden allgemeinen Beifall, sowohl in Ansehung ihrer Güte, ihrer gefälligen Formen und ihres „finish“, als auch der Verpackung. Feilen, Sägen und Hobeleisen ꝛc. müssen, um hier verkäuflich zu sein, Englische und nicht allein das, sondern speziell von der schon seit lange hier eingeführten Fabrik W. & S. Butcher in Sheffield sein, welche sich durch eine ganz ausgezeichnete, immer gleiche Qualität ihrer Waaren einen wohl begründeten Ruf erworben hat. In Aexten, Spaten und Hacken, überhaupt in Geräthen und Instrumenten für Landwirthschaft, hat das sehr gute und außerordentlich praktische Amerikanische Fabrikat allen, auch den Englischen Waaren den Rang abgelaufen. Aexte müssen nicht allein das bestimmte Muster (Yankee Pattern ist das beliebteste) haben mit Gewicht von 3½ bis 4½ Pfund, die leichteren für das Innere, die schwereren für die Küste bestimmt, sondern es muß auch der obere Theil sehr gut lackirt oder bemalt und der untere (die Schneide) ganz brillant polirt und geschliffen sein. Eine wirklich gute Nachahmung Amerikanischer Aexte, Spaten (diese nur mit dem sogenannten D handle) und Hacken (letztere unten breit und oben sehr schmal zugehend und leichte handliche Waare, aber guter Stahl) in Form, Qualität, Gewicht und Vollendung der Arbeit könnte wahrscheinlich leicht eingeführt werden. (W.)

f. Aexte führen wir keine anderen als Amerikanische Qualität; Aussehen und Preis des Collins-Fabrikats sind noch von keinem uns bekannten Deutschen, aber auch von keinem Englischen Fabrikanten übertroffen worden. Schaufeln von Deutschland zu bringen, haben wir noch nicht versucht, weil es uns scheint, daß dieses Fabrikat in den Vereinigten Staaten unbedingt billiger sein muß wegen der Massenfabrikation. Doch wäre damit ein Versuch zu machen. Die immer mehr abnehmende Importation Deutscher Handwerkszeuge im Allgemeinen hat ihren Grund darin, daß jetzt jeder hiesige Handwerker mit Vorliebe sich Amerikanisches Werkzeug kauft, welches, obgleich theurer, doch ausgezeichnete Qualität, gefällige und praktische Form und schönes Aeußere mit einander verbindet. Allerdings hatten wir in den letzten zwei Jahren bemerkt, daß Deutsches, sagen wir Solinger Handwerkszeug von besserem Aussehen und anscheinend besserer Qualität uns zugesandt wurde, und dadurch ermuntert beorderten wir vor nicht langer Zeit von dort ein Sortiment Handwerkszeug solcher Arten, die wir früher nur aus den Vereinigten Staaten erhielten, um beide Sorten mit einander vergleichen zu können. Ein jedes Stück fiel zu unserer vollen Zufriedenheit aus, was Aussehen und Vollendung anbetrifft, aber leider war alles theurer als Amerikanisches, stellenweis sogar um 50 pCt. Es scheint, als ob das System der Werkzeugfabrikation in Solingen durch kleine vereinzelte Handwerker ein großes Hinderniß in sich selbst bietet für die Vervollkommnung und billige Herstellung des Fabrikats. Worin Solingen alle Anderen schlägt, sind Taschenmesser und Scheeren. Mit Ausnahme einiger wenigen Sorten dieses Artikels beziehen wir unseren gesammten Bedarf aus der dortigen Umgegend. Welche Veranlassung hat aber der Deutsche Fabrikant, seinen guten Waaren Englische Marken zu geben? In Feilen scheinen Deutsche Eisenwerke große Fortschritte gemacht zu haben, denn es gelangten von zwei Orten Feilen an uns, die der von uns geführten Englischen Marke vollkommen gleich stehen, sogar noch billiger sind. Dennoch hält es für uns sehr schwer, diese von uns seit langen Jahren geführte Sorte ganz fallen zu lassen, um eine der Deutschen aufzunehmen. Wir haben nicht unterlassen, in jedem Jahre ein kleines Quantum des Deutschen Fabrikats uns kommen zu lassen, jedoch das Gros unserer Orders übertragen wir dem Engländer. Amerikanische Feilen sind zu theuer. Wenn Minenstahlfeilen, Scheeren, feine Taschentischmesser beweisen, daß Deutscher Stahl jedem Englischen und Amerikanischen an Güte gleichsteht, warum sollte da nicht der Deutsche Fabrikant auch denselben Stahl an Werkzeugen verwenden und diesen Werkzeugen nach dem Muster der Amerikanischen eine gefällige und praktische Form und schöne Politur geben können? Diese Waare, dann mit Deutscher Garantiemarke versehen und in guter Packung versendet, würden wir gern der fremden vorziehen. Ein' eklatantes Beispiel des Rückstandes der Deutschen Stahlwaarenfabrikation ist folgendes: Von uns nach drüben gesandte Muster einer hier sehr verkäuflichen Sorte Messer, sogenannte Hunter knives, legte unser Kompagnon drüben unserem Fabrikanten vor, und derselbe erklärte, ein solches Messer nicht machen zu können. Eine Imitation desselben fiel höchst unbefriedigend aus; klotzige Form, schlechter Schliff und hoher Preis. Die Klinge des Amerikanischen Messers ist von gerolltem Gußstahl und von so ausgezeichneter Güte und schöner Form, daß es dem Volke hier für alle Zwecke dient. In derselben Art, wie mit diesem Messer, erging es uns auch mit Aexten. (W.)

g. Eiserne und stählerne Schaufeln nur aus Deutschland. Ebendaher ordinäre Scheeren und Messer. (W.)

h. Englischen Messern und Scheeren, Hobeln, Sägen, Schlössern, Hacken ꝛc. wird wegen Gediegenheit und finish der Vorzug gegeben. In Schrauben hat Deutschland in den letzten Jahren den Markt erobert. In den sogenannten „Butcher knives“ kommen die feineren Klassen aus England, die kurrenten (früher aus Deutschland) jetzt aus Nordamerika. Dagegen haben in letzter Zeit Remscheider und Elberfelder ꝛc. Stahlwaaren (Machetes und dergl.) angefangen, der berühmten Produktion von J. Collins und Comp. in New-York starken Abbruch zu thun, was die Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Stahlindustrie von Neuem erweist. (O.)

i. Von Deutschland, England und Nordamerika. (M.)

k. Das Meiste aus Nordamerika. 10 pCt. von Deutschland. Die Deutschen Feilen, Sägen, Aexte, Hämmer sind meist zu schlechter Qualität, und auch die Holzstiele sind nicht von der hier gangbaren Form. Hierfür, sowie für Handwerkszeug überhaupt, sollten die Amerikanischen Fabrikate als Muster gelten. Der Arbeiter verlangt hier Handwerkszeug bester Klasse. (O.)

l. In Messern und Scheeren läßt Deutschland nichts zu wünschen übrig. Gewisse Sorten, die Deutschland nicht liefert, werden von England und Frankreich bezogen. (S.)

m. (Koll. Ber.) 30 pCt. von Deutschland, 50 pCt. von England. In Feilen, Tischlergeräth und anderem Werkzeug liefern die Englischen Fabrikanten stets die gleiche, vorzügliche Qualität, während die Deutsche Waare sich fast mit jedem Jahre und nicht immer zum Besseren verändert. Aexte, Hacken, Schaufeln und dergl. kommen von Nordamerika. (W.)

n. In einigen Klassen sind die Englischen Werkzeuge besser als die Deutschen, sowohl an Güte wie an Form, so daß Deutsches Fabrikat selbst bei dem größten Preisunterschied nicht verkäuflich ist und nur mit Englischen Stempeln auf den Markt gebracht werden kann. In anderen Klassen haben die Amerikanischen Werkzeuge die Deutschen Fabrikate durch Güte und zweckmäßigere Façon fast ganz aus dem Markt vertrieben, ja sie stellen alle Europäischen Fabrikate ganz und gar in den Schatten. Die Güte des Materials, die Vollkommenheit der Arbeit, sowie die zweckentsprechende Form der Werkzeuge haben erreicht, was Deutschland und die anderen Europäischen Länder durch Billigkeit nicht erreichen konnten; denn es ist außer Frage, daß die Amerikanische Waare im Allgemeinen viel theurer als die Europäische ist. Ordinäre Schneidewaaren kommen dagegen noch jetzt in großer Menge aus Deutschland. (N.)

o. Auf dem Felde der Handwerkszeuge behauptet Deutschland mit seinen Remscheider und Solinger Fabrikaten noch einen hervorragenden Platz, in letzterer Zeit ist jedoch auch Amerikanische Waare gekommen, welche sehr gut und praktisch konstruirt ist und der Deutschen eine starke Konkurrenz zu machen droht. Das Sortiment Deutscher Waare ist ungenügend. (M.)

p. Feilen von Böker in Remscheid sind jetzt dem Englischen Fabrikat von Butcher durchaus ebenbürtig. In Waagen aller Art (Plattform-, Tisch- und Hängewaagen) fast nur Amerikanische Waare, einige Sorten Messingwaagen von Frankreich. Pumpen aller Art nur von Nordamerika. Schlösser von Deutschland, Frankreich und Nordamerika. Letztere beherrschen immer mehr den Markt durch vortreffliche Arbeit und Facilität des Bezuges. Dasselbe gilt für das ganze Gebiet des eigentlichen feineren Handwerkszeuges. In Beilen, Bohrern, Sägen, Stemmeisen und Hobeln liefert Amerika Unübertroffenes. In Taschenmessern dagegen steht das Solinger Fabrikat dem Sheffielder durchaus ebenbürtig da. In Tischbestecken konkurriren die ordinären Sorten durch ihre Billigkeit. In den gröberen Werkzeugen, wie Schaufeln und Hacken, an denen hier für die Eisenbauten ein kolossaler Bedarf ist, sind Amerika, England und Deutschland Mitbewerber, obwohl das berühmte Collinssche Fabrikat in Massachusetts immer den ersten Rang einnimmt. Dieser und andere Amerikanische Fabrikanten liefern auch das Ackergeräth, wie eiserne Pflüge und dergl., soweit es importirt wird. (M.)

q. In Beilen und Aexten bleibt das Amerikanische Fabrikat von Collins unübertroffen. In Spaten, Schaufeln und Hacken konkurriren Englische und Amerikanische Produkte; in neuester Zeit macht Rheinland Versuche, einen Theil des enormen Konsums zu gewinnen. Eiserne Pflüge, Ruhrhacken und dergl. nur von Amerika. Sägen von England. Hämmer, Hobel, Meißel und alles übrige Handwerkszeug kommt in vortrefflicher Qualität meist aus Nordamerika, da Deutsches Produkt, obwohl an Güte durchaus ebenbürtig, die handlichen und einmal gewohnten Formen nicht hat. Holz- und Beinmaaße kommen jetzt von Deutschland, früher nur von Frankreich. Kleine Werkzeuge, wie Zangen, Pfropfenzieher, Handschrauben, sehr gut von Remscheid. In Schusterwerkzeug hat Schmalkalden ein Monopol. Jagd- und Faschinenmesser, Machetes (großer Konsum) neuestens viel von Solingen, früher nur von Nordamerika. Tischmesser und Gabeln kommen von England und Deutschland (die ordinären), Weißmetalllöffel jetzt sehr gut von Deutschland, früher nur von England. Rasirmesser erzeugt Solingen so gut wie England, doch ist man an die letzteren hier mehr gewöhnt. Schlösser, kurrente, kommen seit Kurzem ausgezeichnet vom Rheinland, in den feinen behauptet sich Amerika, trotz sehr hoher Preise. In Tafelwaagen von Messing macht Deutschland jetzt ebenfalls der Französischen Marke Roberval ihr Monopol streitig. Plattformwaagen aus Nordamerika. (M.)

Feinere Galanterie- und Kurzwaare.

a. 60 pCt. aus Deutschland. Galvanische Kunsterzeugnisse aus Schw.-Gmünd. Plaquéwaaren aus Eßlingen, Kunstarbeiten in Bein und Elfenbein aus Geißlingen. Musikdosen aus der Schweiz. (M.)

b. In Lampen beziehen wir viel von Berlin. Leider läßt hier die Packung viel zu wünschen. Unter Anderm erhielten wir kürzlich eine Partie großer Lampen mit Ständern aus Zinkguß, welche theilweise ganz zerbrochen hier ankamen. Anstatt die so zerbrechlichen Zinkgußwaaren mit Papierschnitzeln, Stroh oder anderem Material förmlich zu verpolstern, wie Pariser Fabrikanten die Waare stets verpacken, waren dieselben nur mit einem Bogen Papier umwickelt, in die Kiste hineingelegt und mit Stroh etwas zugedeckt worden, ohne die schweren Gegenstände nur im geringsten durch eine einfache Holzleiste in der Kiste zu befestigen, so daß die Waaren freien Spielraum hatten und daher unbedingt zerbrechen mußten. Auch achten die Leute nicht darauf, daß sie ganz trockenes Heu oder Stroh oder besser andere Materialien zum Verpacken von Metallwaaren anwenden sollten, da durch die Seeluft Heu oder Stroh Feuchtigkeit anzieht, und die Waare daher durch den langen Transport stets oxydirt und fleckig wird. (M.)

c. In Lampen einiges aus Deutschland. (W.)

d. Reisetaschen und Handkoffer aus Leder erhalten wir jetzt aus den Vereinigten Staaten, weil dort diese Sachen besser und billiger gearbeitet werden, als in Deutschland. Unser Chef nahm auf einer Reise nach drüben verschiedene Sachen dieser Art für seinen eigenen Gebrauch mit, die daselbst allgemeines Gefallen fanden. Kommen doch schon nach Hamburg die Vertreter Amerikanischer Lederfabriken und suchen daselbst Absatz für ihre Waare. Luxusgegenstände im Galanteriefach erhalten wir fast ausschließlich aus Berlin und Wien. Artikel wie Albums, Brieftaschen, Fächer u. s. w. werden in beiden vorerwähnten Städten billiger und eben so schön fabrizirt, als die früher von uns aus Paris bezogenen. (W.)

e. Elfenbeinkämme und Celluloidwaaren aus Deutschland. (W.)

f. Deutsche Lederartikel kommen in den besseren Sorten häufig unter fremden Etiketten. (O.)

g. In Geldschränken wird Französisches Fabrikat dem Deutschen vorgezogen, weil es, außer gut und hübsch, vor allem leichter ist und also viel Zoll erspart. (O.)

h. In Lampen (ordinären), Brennern und Cylindern verdrängt Amerikanisches Fabrikat mehr und mehr das Deutsche. (O.)

i. Von Frankreich die feineren Galanterie- und Modeartikel, von Deutschland die kurrenten Sachen. (M.)

k. Lampen aus Deutschland und Nordamerika zur Hälfte. (O.)

l. In Lampen aller Art fabrizirt Deutschland sehr gut und konkurrenzfähig. Stillstand ist nicht gestattet, da Amerika große Fortschritte macht. (S.)

m. In Kirchengeräthschaften von Messing ist hier großer Absatz. Frankreich ist die Bezugsquelle, Deutsche Waare bis jetzt nicht bekannt. (S.)

n. Galanterie- und Kurzwaaren hauptsächlich von Frankreich. In Phantasieartikeln von Leder, wie Albums, Necessaires ꝛc., ist Deutschland sehr voran. (S.)

o. (Koll. Ber.) Feine Metallwaaren 50 pCt. von Deutschland, 30 pCt. von England. Die Deutsche Industrie verdrängt mehr und mehr die andern. (W.)

p. Wir beziehen einige von Deutschland, andere von Frankreich; die letzteren sind in vielen Fällen geschmackvoller und gefälliger in Dessins, als die ersteren. Feine Taschen- und Tischmesser beziehen wir von England, da die Deutschen nicht an Güte gleichkommen. Wosterholins Taschenmesser z. B. erfreut sich eines so guten Rufs, daß sich ein Messer mit diesem Stempel wenigstens 25 pCt. besser verkauft, als irgend ein anderes eben so gutes Deutsches Messer. Lampen und Bestandtheile von Deutschland. (M.)

q. Werden hier zu gleichen Theilen aus Deutschland und Frankreich bezogen, je nach der Nationalität des Importeurs. (N.)

r. Konsum hier unbedeutend. Feinere Waare wird von Frankreich, die ordinäre von Deutschland bezogen. Deutsche Petroleumlampen werden allen vorgezogen. (M.)

s. Gegossene Messingwaaren, wie Stangen, Gardinenhalter, Rosetten ꝛc., sehr gut von Iserlohn. Vogelkäfige aller Art früher von Amerika, jetzt von Deutschland. Lackirte Blechwaare, wie Tablette ꝛc., in besseren Qualitäten nur von Deutschland. Lampenbrenner von Berlin. Laternen von England und Deutschland. Bronzirte Kronleuchter von Iserlohn. Petroleumlampen in allen Klassen fast nur von Berlin. Diese, sowie feine Zinkgußwaaren, lassen wir in Berlin durch eigene Leute packen, da sonst der Bezug ohne Bruch unmöglich ist. Echte Bronzesachen von Paris. Unsere feinen Ledergalanteriewaaren, wie Etuis, Necessaires, Portemonnaies, Reisetaschen, beziehen wir nur von Berlin, wo die Fabrikation große Fortschritte gemacht hat. Wiener Produkt, welches allein dem Berliner noch überlegen, steht zu theuer ein. Feinere Peitschen aller Art von Deutschland und Amerika, letztere die besten. (M.)

t. Lackirte Gefäße und Geschirre meist von Nordamerika, seit letzter Zeit auch sehr gut von Eßlingen. Lampen fast ausschließlich von Deutschland (Berlin und Rheinland). Deutsche Brenner sind besser, Amerikanische billiger. Geschmiedete Kassetten, früher von Paris, jetzt ausgezeichnet von Deutschland. Laternen (Hand- und Wagen-) ebenso. In Kopirpressen liefert neuestens Deutschland das Beste. Messingne Kirchengeräthe, die viel Absatz finden, nur von Frankreich. Feine Bronzeartikel von Paris. Imitirte Bronzesachen von Offenbach. Von ebendaher und Berlin beziehen wir das Gros unserer Ledergalanterien in guter und preiswürdiger Waare. Große Fortschritte zu konstatiren, nur Wien noch besser, aber zu theuer. In kurrenten ledernen Reisetaschen liefert Nordamerika eine hübsche und billige Waare. (M).

u. Stehlampen und Hängelampen aller Art in Porzellan, Bronze, Messing und Zinkguß von Berlin. Ebenso die Brenner dazu. Die zugehörige Glaswaare müssen wir aus Frankreich beziehen, da von Deutschland wegen Packung zu viel Bruch kommt. Fantasieartikel, Krystallsachen in Bronze ꝛc. montirt, articles de Paris nur von Frankreich. Statuen und Figuren in Metallguß von Frankreich und Berlin. Frankreich bietet noch mehr und leichtere Auswahl. (M).

Stahlschreibfedern.

a. Nur Englisches Fabrikat ist hier gangbar. (N.)

b. Ebenso. (W.)

c. Von Stahlschreibfedern haben sich bestimmte Englische Marken eingeführt und beliebt gemacht, was die Introduktion Deutschen Fabrikats sehr erschweren würde. (W.)

d. Von England. (M.)

e. Nur von England. Deutsches Fabrikat ist hier nicht bekannt. (S).

f. (Koll. Ber.) Ganz von England. (W.)

g. Von England. (N.)

h. Ebenso. (M.)

Näh- und Stecknadeln.

a. Steck- und Nähnadeln nur von Deutschland. (W).

b. Nähnadeln nur von Deutschland; Englische Waaren werden nur sehr wenig eingeführt. Französische gar keine. Stecknadeln nur von England, eine bekannte Marke. (M).

c. Von Deutschland. (W.)

d. Deutsche Nähnadeln verdrängten vollständig die Englischen. Nur sollten die Fabrikanten sorgfältiger sein mit der Verpackung des so sehr beliebten Artikels. Nicht weniger denn dreimal passirte es uns, eine Kiste Nähnadeln zu erhalten, deren Inhalt beim Oeffnen der einzelnen Blechbüchsen sich wegen Rostes als vollständig werthlos erwies. Die Nadel hatte keine Schuld, aber die Verpackung und das dazu verwandte schlechte, nicht rostfreie Papier. (W.)

e. Nur von Deutschland. (W.)

f. Von Deutschland. (M.)

g. Nadeln aller Art ausschließlich von Deutschland. (S).

h. (Koll. Ber.) Nähnadeln ganz von Deutschland, Stecknadeln ganz von England, weil besser und billiger als Deutsche Waare. (W.)

i. Nähnadeln von Deutschland, Stecknadeln von England. (N).

k. Nur von Deutschland. (N).

l. Hauptsächlich von Deutschland. (M.)

m. Von Deutschland. (M.)

Knöpfe.

a. Knöpfe von Perlmutter, Steinnuß ꝛc. von Deutschland. (W).

b. Seidene und Modeknöpfe werden uns fast nur von Paris, und zwar in jeder Quantität, schönster Aufmachung und schnell geliefert. Alles dies war von den Deutschen Fabrikanten nicht zu erlangen, und sie sind deshalb von den Französischen verdrängt worden. Dagegen kommen Steinnußknöpfe von Deutschland, weil Französisches Fabrikat diesen weit nachsteht. Leinene Knöpfe von England. Knöpfe für Herrenkleider von Barmen. Porzellanknöpfe theilweise von Freiburg i. B., theilweise von Frankreich; beide Fabrikate gleich gut und in den meisten Artikeln gleiche Preise. Hosenknöpfe in Knochen und Metall von Frankreich und England. Perlmutterknöpfe in Kleinigkeiten von Wien und, wenn eilig, von Paris. (M).

c. Zum Theil von Deutschland. (W).

d. Knöpfe, mit Ausnahme von Perlmutterknöpfen, die aus Wien kommen, beziehen wir in allen Arten aus Deutschland. Aus unserem Verkauf, im Vergleich zu dem anderer, nichtdeutscher Häuser, ersehen wir, daß Deutsches Fabrikat dieser Kategorie vollständig mit dem des

Auslandes konkurriren kann. Warum nennt der Deutsche aber seine Knöpfe „Boutons"? (W).

e. Knöpfe aus Steinnuß, Glas und übersponnene zum Theil aus Deutschland. (W).

f. Von allen Sorten aus Deutschland. (M.)

g. Knöpfe, je nach der Art, aus Deutschland und Frankreich. Porzellan- und Perlmutterknöpfe am besten und billigsten aus Frankreich. (S.)

h. (Koll. Ber.) 70 pCt. von Deutschland, 20 pCt. von England, 10 pCt. von Frankreich. (W.)

i. Zu gleichen Theilen von Frankreich und Deutschland. (M.)

Blanke Waffen.

a. Aus Solingen. (M.)

b. Von Deutschland. (W.)

c. Ebenso. (M.)

d. (Koll. Ber.) Ganz von Deutschland. (W.)

e. Ebenso. (M.)

f. Von Solingen. Auch die hiesigen Ordonnanz-Militärsäbel liefern wir von Solinger Fabrikat. (M.)

g. (Amerikanische Firma.) Blanke Waffen beziehen auch wir meist von Solingen. (M.)

Schießwaffen und Munition.

Der Konsum ist enorm, da mit Ausnahme der ärmsten Indierbevölkerung Jedermann in Stadt und Land bewaffnet geht, und der Revolver gewissermaßen zur männlichen Kleidung gehört. Wenige Jagdflinten abgerechnet, die England und Belgien liefern, wird der ganze Bedarf von Revolvern, Büchsen und Repetirgewehren aus den Vereinigten Staaten bezogen, deren Produkt, wenn auch theuer, doch wegen seiner Güte und Zuverlässigkeit allen anderen vorgezogen wird.

a. Der Import von Deutschen Schießwaffen hat ganz aufgehört. Jagdflinten werden sehr wenig verlangt. Dagegen macht sich eine ausgesprochene Vorliebe für Hinterlader-Repetirwaffen geltend. Der nicht unbedeutende Bedarf an Karabinern, Büchsen und Revolvern wird nur von Nordamerika gedeckt. In früheren Zeiten wurden Deutsche Doppelbüchsen und Pistolen importirt. Das hat ganz aufgehört, seit in Nordamerika die Fabrikation der Repetitionshinterlader und Revolver große Dimensionen angenommen hat. Kein Privatmann führt hier zu seiner Vertheidigung andere als Amerikanische Schießwaffen. Auch die Truppen sind mit Remingtons oder Henry-Winchester versehen. Die Offiziere führen nur Amerikanische Revolver. (N.)

b. Büchsen und Revolver nebst ihrer Munition nur von Nordamerika. (M.)

c. Deutschland ist hier gänzlich von Nordamerika aus dem Felde geschlagen worden. Amerikanische Schießwaffen, wie Revolver, Rifles und Karabiner, sind hier sehr beliebt wegen ihrer hübschen, gefälligen Form, sorgfältigen Arbeit und praktischen Einrichtung, und es würde sehr schwer halten, die Amerikanische Waare zu verdrängen. Schrot kommt aus Deutschland. (W.)

d. Büchsen und Revolver ausschließlich aus den Vereinigten Staaten. Nur in bester Klasse, neuester Konstruktion und ausgezeichnetem finish. (W.)

e. Zündhütchen kommen aus Deutschland. (W.)

f. Früher viel Deutsches Fabrikat, jetzt fast nur Amerikanisches. (O.)

g. Ausschließlich von Nordamerika. (O.)

h. Meist von Nordamerika. (M.)

i. Revolver und Büchsen von Nordamerika unübertroffen. In Jagdgewehren Deutsches Fabrikat zu gut und deshalb zu theuer. Billige einläufige Perkussionsgewehre haben guten Absatz. (S.)

k. (Koll. Ber.) 20 pCt. von Deutschland, 80 pCt. von Nordamerika. Zündhütchen 75 pCt. von Frankreich, 25 pCt. von England. Patronen von Nordamerika. Bleischrot und Kugeln von Deutschland. (W.)

l. Von Nordamerika ausschließlich. (N.)

m. Die Amerikaner sind vollkommen in diesem Fach, so daß Europäische Waffen hier gar nicht eingeführt werden können. (N.)

n. Feinere Jagdgewehre, Luxuswaffen kommen von England und Deutschland in kleinen Quantitäten, fast sämmtliche Repetirbüchsen und Pistolen jedoch (ein immenser Verbrauch) von den Vereinigten Staaten. (M.)

o. (Amerikanische Firma.) Der immense Landesverbrauch in Revolvern und Rifles nebst Munition dazu wird ausschließlich von Nordamerika gedeckt. Jagdflinten beziehen wir einige von England und Belgien. (M.)

Goldarbeiterwaaren.

Da die wohlhabenden Stände dem Luxus und Putz sehr zugethan sind, so findet ein ziemlicher Verbrauch in Schmucksachen statt. Sie geben hierin, wie überhaupt in allen Luxusartikeln, der besten Qualität den Vorzug. In neuerer Zeit finden die verschiedenen Surrogate für silbernes Geschirr (Plated, Britannia, Christophle) mehr und mehr Eingang.

a. 60 pCt. aus Deutschland. Goldwaaren aus Pforzheim (Baden), Schw.-Gmünd (Württemberg), Hanau, sowie aus Paris. Silberwaaren aus Schw.-Gmünd, Heilbronn, Bremen und Berlin. Niellen aus Wien und Schw.-Gmünd. Brillanten, lose und gefaßt, aus Paris, Amsterdam und London. Was Form und Geschmack in diesem Artikel betrifft, so sind darin bei uns in den letzten zehn Jahren so bedeutende Fortschritte gemacht worden, daß darüber kaum noch eine berechtigte Klage einlaufen dürfte. Ebenso ist die Aufmachung heute reichlich ebenso schön wie z. B. die Französische. Was die Verpackung betrifft, so hat diese mein Associé drüben sammt dem Einkaufe in Händen, Vortheile, die von unschätzbarem Werthe für mich sind. Sehr zu beklagen ist, daß unsere Regierung die Einführung des Stempels für Goldwaaren abgelehnt hat. Das in das Belieben jedes einzelnen Fabrikanten gestellte Recht, seine Waaren so gut oder schlecht, als er nur immer will, zu machen, hat den Ruf der Deutschen Bijouterie im Auslande tief geschädigt, so daß der kaum noch qualifizirbare Goldgehalt ein natürliches Mißtrauen gegen diese Waaren hervorgerufen hat. Im Allgemeinen versteht man hier unter Deutscher Goldwaare eine 14karatige, d. h. in welcher in 24 Loth gemischten Goldes 14 Loth feines Gold sich befindet. Es kommt aber, und besonders für den Export, ein viel geringhaltigeres Gold in den Markt, allerdings so billig, daß dem Deutschen Fabrikanten der Vorwurf des Unreellen nicht gemacht werden kann, weil er anders als durch Herabsetzung des Gehaltes zu den ihm limitirten Preisen nicht liefern kann. Durch die große Konkurrenz überdies angewiesen, die Anderen an Billigkeit zu überbieten, kann, da die Herstellungskosten so ziemlich die gleichen sind, dies nur durch Verschlechterung des Materials, durch Anwendung falscher Steine und Perlen geschehen, wobei außerdem noch einzelne Theile, Verstärkungen, Charniere und Fassungen, die dem Auge weniger bloßliegen, oft ganz unecht sind. So lange in Deutschland der Stempelzwang nicht eingeführt ist, wird man für reelle und solide 18karatige Waare immer auf Paris angewiesen bleiben. Es ist für mich eine fast tägliche Erscheinung, daß beim

Angebot Deutscher Goldwaare ängstlich gefragt wird, ob solche nicht anläuft, nicht schmutzt, und ob es denn auch sicher noch Gold sei? ob Stein und Perlen echt, und was denn eigentlich in dem hohlen Zeug wäre? Beim Vorzeigen der gestempelten Französischen Waare macht Niemand den geringsten Einwurf, sondern zahlt den größtentheils hohen Preis ohne Bedenken, während man Anstand nimmt, auch nur die Hälfte für Deutsches Fabrikat auszugeben, eben seines zweifelhaften inneren Werthes wegen. Es wird viele Jahre gebrauchen, um die Deutsche Bijouterie wieder zu Ehren zu bringen, aber es ist meine Ueberzeugung, daß sie, einmal auf die allein gesunde Basis des einheitlichen Goldgehaltes, des wenigstens 14karatigen, gestellt, jede fremdländische schlagen kann. Mein Vorschlag wäre der, zwar die Freiheit jedes einzelnen Fabrikanten für Anfertigung noch so geringer Waare nicht zu beschränken, alle geringeren als 14karatigen Klassen aber nur als „doublé" verkaufen zu dürfen, ferner für volle 18karatige und 14karatige Waare den Stempel bezw. die Kontrole obligatorisch einzuführen, überhaupt zu verhüten, daß irgend ein Stück Gold- oder Silberwaare ohne Stempel zum Export gelange. — Ich erwähne noch des Umstandes, daß der hiesige ungemein hohe Einfuhrzoll von 23 und 38 Dollars pro Kilogramm netto auf verarbeitetes Silber eine Importation dieses im Deutschen Reiche im Großen und mit vielem Geschick fabrizirten Artikels leider nicht oder nur in kleinen Stücken gestattet. (M.)

b. Es wird hauptsächlich Deutsche Waare bezogen, daneben aber auch Französische, die nur in 18 Karat angefertigt wird und somit den Vorzug größerer Solidität bietet. Nordamerika regt sich auch in diesem Artikel. (N.)

c. Plattirte Waaren und unechte Schmucksachen werden in Amerika jetzt sehr hübsch und preiswürdig angefertigt, und es wird der geringe Bedarf dieser Waarenklasse, der früher aus Deutschland kam, jetzt nur noch aus Amerika bezogen. (W.)

d. Einiges aus Deutschland. (W.)

e. Geringe Quantitäten Pforzheimer Waare finden, wenn dem Geschmack des hiesigen Publikums entsprechend gewählt, guten Absatz, trotz der hier allgemein eingeführten Amerikanischen vergoldeten Schmucksachen. (W.)

f. Falsche Schmucksachen aus Paris; sie sind häufig Deutschen Ursprungs. (O.)

g. Die feinen Bijouterie-Artikel von Frankreich, 14karatige Waare von Deutschland. Plattirte Silberwaaren von Nordamerika. (M.)

h. (Koll. Ber.) 60 pCt. von Frankreich, 10 pCt. von Deutschland. (W.)

i. Das Deutsche Fabrikat steht dem Amerikanischen sowohl an Geschmack, wie an Gefälligkeit der Dessins und Formen nach; auch die Güte der Waare, sowie der Preis können sich nicht messen. (N.)

k. Das sehr feine Fabrikat dieser Art wird meist aus Paris bezogen, wie denn überhaupt der Geschmack der Mexikaner Französische Waare vorzieht. Die gewöhnliche Waare kommt jedoch von Pforzheim und Hanau und findet ziemlich bedeutenden Absatz zu hohen Preisen. (M.)

l. Plattirte und imitirte Silberwaaren nur von Nordamerika, welches darin sehr voranschreitet. Einige gepreßte Waaren von Iserlohn. (M.)

m. Plattirte Silberwaaren kamen früher von England, jetzt konkurrirt darin Deutschland mit Nordamerika. (M.)

n. In plattirten Services, Figuren, Vasen ꝛc. konkurrirt Amerika jetzt immer stärker mit England und Deutschland, da der Bezug von dort vermöge der Centralisation und des ausgebildeten Offertenwesens (prachtvolle Kataloge) so viel mehr Facilitäten bietet. An Gediegenheit dürften die Englischen und Deutschen Waaren voranstehen. (M.)

o. Kurrente Waaren in Bijouterie (meist 14 karatig) von Hanau und Pforzheim, wo Formen, Aufmachung und prompte Bedienung große Fortschritte gemacht haben (M.)

Schirme.

Im Ganzen wenig Konsum, wesentlich nur in den Städten. 7 bis 8 Monate regnet es fast gar nicht, und gegen einen Guß in der Regenzeit, in welchen man auf der Landstraße geräth, nützt kein Schirm.

a. 50 pCt. aus Deutschland. Seidene Schirme würde man, was Qualität anbetrifft, von Deutschland kaufen können, wenn dort mehr Geschmack vorhanden wäre. Aber gewöhnlich ist irgend etwas auszusetzen; z. B. findet man vielfach recht häßliche Griffe an sonst guten Schirmen, oder die Verpackung ist ordinär und flüchtig, und man bringt daher gute Schirme lieber von Paris. (W.)

b. Die Französischen haben sich den Deutschen und Englischen überlegen erwiesen. (N.)

c. Von Deutschland. (W.)

d. Regenschirme von Deutschland. (W.)

e. Baumwollne Schirme zum Theil von Deutschland. (W.)

f. Meist von Frankreich. (M.)

g. (Koll. Ber.) Der unbedeutende Bedarf kommt von Deutschland. (W.)

h. Von Frankreich und Deutschland. (N.)

i. Nur von Deutschland. (N.)

Luxusseifen und Parfumerien.

Beide werden verhältnißmäßig viel konsumirt und sämmtlich importirt. Namentlich ist der Verbrauch von poudre de riz ein bedeutender, da jede Mexikanerin, bis nahe an die unterste Klasse hinab, den Puder als einen unentbehrlichen (und die Schminke als einen wünschenswerthen) Toilette-Artikel betrachtet.

a. In Luxusseifen und Parfumerien Französische und Englische Waare; denn sie scheinen in Wahrheit den Deutschen an Güte überlegen zu sein. Geringere Seifen und Parfumerien von Deutschland dürften um so weniger Aussicht auf Erfolg haben, als solche in der Hauptstadt Mexiko fabrizirt werden. (N.)

b. Diesen Artikel beziehe ich bisher ausschließlich aus Frankreich. Er ist ein solcher, welcher von dort (Paris) nicht allein in sehr guter Qualität kommt, sondern auch hauptsächlich wegen seiner sehr gefälligen Aufmachung und Verpackung den Markt hier schon seit lange beherrscht. Trotzdem bin ich der Ansicht, daß auch Deutsches Fabrikat, welches, wie ich weiß, in sehr guter Qualität angefertigt wird, sich hier einführen lassen könnte. Dazu aber würde in erster Linie dienlich sein, daß die Fabrikanten ihre Waaren durch ausführlich gearbeitete Preislisten nebst Abbildungen der verschiedenen Muster und Formen, die möglichst hübsch und gefällig sein müssen, direkt den hiesigen Importhäusern bekannt machten. (W.)

c. Für feine Parfumerie haben Pariser Firmen, wie: Lubin, Monpelas, Pinaud ꝛc., die Vorliebe der Konsumenten. Kölnisches Wasser, das wir früher in ziemlich bedeutender Quantität bezogen, ist ganz und gar durch das Amerikanische Agua Florida und durch verschiedene andere Toilettewasser Pariser Ursprungs verdrängt worden. (W.)

d. 25 pCt. von Deutschland. (M.)

e. Parfumerien von Deutschland. (O.)

f. Deutsches Produkt kann mit den von Frankreich und England bezogenen Waaren nicht konkurriren, da, abgesehen davon, daß die Feinheit der Französischen und Englischen Odeurs nicht erreicht wird, die Aufmachung und Verpackung eine weniger geschmackvolle und gewöhnlichere ist. Hier aber wird auf Aufmachung sehr großer Werth gelegt. (S.)

g. (Koll. Ber.) 80 pCt. von Frankreich, 10 pCt. von Deutschland. Französische Waare durchweg besser in Qualität und Ausstattung. (W.)

h. Ordinäre von Deutschland, feinere von Frankreich, des befestigten Rufes wegen. (N.)

i. Bedeutender Konsum. Feinere von Frankreich, andere von Deutschland (M.)

k. (Belgische Firma.) Die feineren Sorten von Frankreich und England, die kurrenten von Deutschland und Amerika. Poudre de riz von Paris. Schminke von ebenda und Amerika. (M.)

Sprengstoffe, Zündwaaren und Rauchrequisiten.

In den beiden erstgenannten Kategorien ist für Berg- und Bahnbau großer und steigender Konsum, um welchen die so konkurrenzfähige Deutsche Industrie sich mehr als bisher bewerben sollte. Streichkerzchen von Stearin werden in vorzüglicher Güte im Lande gemacht. Geraucht wird hier im Lande von allen Geschlechtern und Altern, aber nur Cigarren und Cigarretten, für welche letzteren das feine Papier (ein ziemlicher Konsum) aus Italien kommt. Pfeifen ganz unbekannt, Cigarrenspitzen meist nur bei Fremden anzutreffen. Der Tabak selbst wächst in ausgezeichneter Qualität im Lande und würde bei besserer Behandlung dem Havana-Tabak mindestens gleichstehen können.

a. Zündschnur ausschließlich von Deutschland. (W.)

b. In Cigarrenspitzen zeigt Deutschland guten Geschmack und solide Arbeit und läßt Nichts zu wünschen. (S.)

c. (Koll. Ber.) Rauchrequisiten, wie Feuerzeuge und Spitzen 50 pCt. von Deutschland, 50 pCt. von Frankreich. Zündkerzen vortrefflich im Lande fabrizirt. (W.)

d. Wenig Bedarf in Meerschaum- und Bernsteinspitzen, die meist in unechter Waare von Deutschland und Frankreich kommen. (M.)

e. Zündschnur für Bergbau ꝛc. neuerdings sehr gut von Deutschland. Feuerzeuge von Metall und Kautschuk von Deutschland. Ebendaher Weichselspitzen. Meerschaumspitzen von Frankreich. (M.)

Spielwaaren.

a. Aus Deutschland. (W.)

b. Ebenso. (W.)

c. Unseren Bedarf an Spielzeug decken wir ausschließlich von Deutschland. (W.)

d. Zum Theil von Deutschland. (W.)

e. Nur von Deutschland. (O.)

f. Meist von Deutschland. (O.)

g. (Koll. Ber.) Nur von Deutschland; geringer Konsum. (W.)

i. Von Deutschland. (N.)

k. Nürnberger Spielwaaren werden auch nach Mexiko in ziemlich bedeutender Quantität importirt. Es wäre vortheilhaft, etwas mehr Sorgfalt auf das angewandte Holz, Firniß und Farben zu verwenden, welche sich im heißen und trockenen Klima leicht verziehen und bezw. auflösen. (N.)

l. Von Deutschland. In feinen Sorten auch von Frankreich. (M.)

m. (Französische Firma). Neben unserem Gros, das aus Frankreich kommt, beziehen wir von Deutschland: Puppen von Porzellan mit Wachsüberzug, Thierfiguren in Papiermaché und Bleisoldaten. (M.)

Bürsten, Pinsel und dergl.

Das Meiste wird im Lande hergestellt.

a. Bürsten und Pinsel kamen früher von Deutschland; diese sind jetzt von den Amerikanischen verdrängt. (O.)

b. Pinsel von Nürnberg. Bürsten von anderen Orten Deutschlands. Das Deutsche Fabrikat bessert sich wieder. In Bürsten von Borsten und Draht hat neuerdings Chemnitz die Amerikanische Waare geschlagen. (M.)

c. Kommen in neuester Zeit sehr gut von Deutschland. (M.)

Uhren.

a. Wand- und Standuhren aus dem Schwarzwald und Paris. Feine goldene Taschenuhren von Dresden-Glashütte. Alle Sorten feiner Taschenuhren von Metall, Silber, Gold und Plaqué aus der Schweiz. In billigen Taschenuhren hat die Deutsche Waare niemals mit der Schweiz konkurriren können, und zwar deshalb nicht, weil dort die Uhrenfabrikation seit vielen Jahren im großen Stile betrieben wird, die Fabrikanten stets mit den Bedürfnissen des Auslandes genau bekannt bleiben und durch die Massenproduktion in der Lage sind, allen Anforderungen im Preis ꝛc. zu genügen.

b. Die Nordamerikanischen Wanduhren sind besser und wohlfeiler, als die Deutschen. (N.)

c. Taschenuhren aus Genf. Deutsche Holzuhren verkaufen sich hier wegen des wohlfeilen und schönen Amerikanischen Fabrikats nicht mehr. (W.)

d. (Koll. Ber.) 30 pCt. von Deutschland, 70 pCt. von Frankreich und der Schweiz. Holzuhren von Deutschland. (W.)

e. Neben dem beschränkten Konsum an feinen Taschenuhren, die aus England, Frankreich und Deutschland kommen, werden die ordinären und mittelfeinen Sorten aus der Schweiz bezogen. In Holzuhren ist das Deutsche Produkt vollständig von dem Amerikanischen verdrängt worden, welches in jeder Beziehung dem Deutschen überlegen ist. Die Amerikaner betreiben die betreffende Fabrikation durch Maschinen und fertigen die einzelnen Theile mit der größten Präzision an, so daß jeder Theil für jede Uhr paßt. Die Wohlfeilheit der Preise ist fabelhaft, das hölzerne Material zur Bekleidung ausgezeichnet. Unterzeichneter war Zeuge, daß bei einer ganzen Sendung Deutscher feiner Pendeluhren das sehr fein gearbeitete Holz der Kasten in einem total unbrauchbaren Zustande durch Verziehung, Risse ꝛc. ankam, und der Importeur derselben sehr bedeutende Verluste erlitt. Die Schwarzwälder Uhrenfabrikation hat den Fehler, daß fast jede einzelne Uhr in verschiedener Art und nach verschiedenem System gearbeitet ist, so daß bei vorkommenden Reparaturen die Regulirung sehr erschwert werden muß. (M.)

f. Nickeluhren gut und ungemein wohlfeil von Nordamerika. In Holzuhren fängt die Deutsche Fabrikation an, das beliebte Amerikanische Produkt zu imitiren, und sie findet Absatz. Wie das Holz sich bewähren wird, ist noch abzuwarten. (M.)

g. Außer einigen Schwarzwälder Fabrikaten hatte Nordamerika den ganzen Konsum in Stand- und Wanduhren an sich gerissen In letzter Zeit fängt aber Deutschland an, die beliebten Amerikanischen Formen zu imitiren, und konkurrirt mit steigendem Erfolg. (M.)

h. Feine Setzuhren in Marmor, Bronze, Zinkguß und dergl. nur von Paris. (M.)

i. Wand- und Setzuhren, kurrente, vorzugsweise von Nordamerika, wo die Massenfabrikation erstaunliche Wohlfeilheit ermöglicht. Einige Imitation kommt jetzt von Deutschland, ebenso Wanduhren mit Holzschnitzerei (Schwarzwald). In Taschenuhren behauptet die hoch entwickelte und gegliederte Schweizer Industrie den Markt. Doch finden auch gewisse Amerikanische Taschenuhren, gut und massiv, jetzt Eingang. (M.)

Nähmaschinen.

Sehr verbreitet und fast in jedem Hause zu finden. Im Allgemeinen giebt man den Amerikanischen den Vorzug.

a. Hier werden ausschließlich Nordamerikanische gekauft. (N.)

b. Nur aus Nordamerika. (W).

c. Deutsches Fabrikat kommt in den guten Sorten gegen Amerikanisches nicht mehr auf, nur geringere Klasse noch von Deutschland. (O.)

d. Von Deutschland in ordinären Klassen. (O.)

e. Von Nordamerika. (M.)

f. Nähmaschinen werden nur aus den Vereinigten Staaten bezogen. (O.)

g. Hauptsächlich von den Vereinigten Staaten bezogen. Deutsches Fabrikat dürfte hier importfähig sein, aber ist nicht bekannt. Es dürfte sich lohnen hier Agenturen Deutscher Maschinen aufzustellen. (S.)

h. (Koll. Ber.) 30 pCt. von Deutschland, 70 pCt. von Nordamerika. Bedeutender Konsum. (W.)

i. Nur von Nordamerika, wegen Güte und Nähe. (N.)

k. Ebenso. (M.)

l. Wir beziehen 90 pCt. von Nordamerika, 10 pCt. von Deutschland. (M.)

Sonstige Maschinen aller Art.

Bisher war relativ geringer Bedarf. Bei der gegenwärtigen rapiden Entwicklung in Bergbau, Industrie und Eisenbahnwesen steigt derselbe jetzt aber bedeutend, und die Deutsche Fabrikation hätte allen Anlaß, mit den bis jetzt ausschließlichen Bezugsländern, Nordamerika und England, in Konkurrenz zu treten. Absatz würden finden: stabile Dampfmaschinen, Lokomobilen, sämmtliche für den Edelmetallbergbau erforderliche Maschinerie, ferner alle Apparate und Maschinen für Textilindustrie (einfacher Art), für Rohrzucker- und Spiritusfabrikation, für Kaffee- und Baumwollenbearbeitung und für Papier-, Chokoladen-, Wachshölzer- und Hutfabriken.

a. Für Baumwollspinnereien und Webereien wird dem Englischen Fabrikat der Vorzug gegeben. Maschinerie für Minen und Hütten ist lediglich von Nordamerika bezogen worden. Landwirthschaftliche Maschinen haben bislang beschränkten Eingang gefunden, die wenigen sind sämmtlich von Nordamerika. (N.)

b. Maschinerie wird hier nur von New-York gebracht, und zwar besteht diese aus Cottongins (Baumwollen-Reinigungsmaschinen) und den dazu nöthigen Dampfmaschinen und Kesseln von 6 bis 12 Pferdekräften. Die Gins werden wohl nur in Amerika angefertigt, und so kommt es, daß auch die Dampfmaschinen von daselbst gebracht werden. (W.)

c. Dampfmaschinen für Webstühle aus England. Handmaschinen für kleine Industrien von Nordamerika. (M.)

d. Dampfmaschinen 90 pCt. aus England und 10 pCt. aus den Vereinigten Staaten. Hauptgrund weil keine direkte Dampfschifffahrt zwischen Deutschland und hier bis Anfang dieses Jahres existirte. Was Zuckermühlen betrifft, so ist nicht bekannt, ob dieselben in Deutschland gemacht werden, dasselbe ist mit Turbinen der Fall. (O.)

e. (Koll. Ber.) Von Nordamerika ausschließlich, wohl aus dem Grunde, weil die Amerikanischen Fabrikanten Kataloge, Preiskourante und Zeichnungen in Masse hierherschicken und zwar in Spanischer Sprache. Den Deutschen fehlen fast immer Preis-, Gewichts- und Maßangaben. Wenn dem Rechnung getragen wird, dürfte der Import auch von Deutschland in diesem interessanten Fache von Bedeutung werden', und müßten besonders, neben Angabe von Leistungsfähigkeit, Feuerungsverbrauch ꝛc. auch behufs Berechnung von Seefracht die Maß- und Gewichtsverhältnisse beigefügt werden. Die hier Anwendung findenden Maschinen sind: Zuckermühlen, Apparate zum Zuckersieden, Destillirapparate für Syrup- und Agavesprit, Reisschälmühlen mit Apparat zum Separiren und Poliren, Kaffee-Enthülsungsmaschinen und Apparate zum Separiren der geschälten Bohnen, Baumwoll-Reinigungsmaschinen, Baumwoll-Spinnmaschinen und Webstühle, Dampfmaschinen und Turbinen, Ackergeräthschaften, Drehbänke, Bohrmaschinen und Pumpen. Alle diese Maschinen werden jetzt per Dampfer von New-York via Panama also zu einer sehr hohen Fracht, eingeführt, während die genannten Gegenstände wahrscheinlich wohlfeiler von Deutschland gebracht werden könnten. (W.)

f. Die Maschinen und Zubehör für unsere Spinnereien und Färbereien beziehen wir von Nordamerika. (N.)

g. Nur von Nordamerika wegen Güte, Anpassung und leichten Transports. (N.)

h. Größere Maschinen für den hiesigen Montanbetrieb, wie Dampfkessel, Dampfmaschinen, Dampfmühlen ꝛc., werden am meisten von England und den Vereinigten Staaten bezogen. Eine von Deutschland bezogene große Dampfmaschine hat zwar befriedigende Resultate gegeben; deren Acquisition ist aber wegen ihrer komplizirten Konstruktion und zu großen Gewichts viel zu theuer gewesen. Engländer und Amerikaner haben mehr Kenntniß hiesiger Zustände und verstehen denselben Rechnung zu tragen. Höchst einfache Konstruktion und, wegen des sehr schwierigen Transports, Gewichtsverminderung der Maschinen durch Anwendung ganz ausgezeichneten Materials sind die ersten Bedingungen für dieses Land. (M.)

i. Der sehr bedeutende Bedarf wird ausschließlich von Nordamerika gedeckt. (M.)

k. Eine Menge der neueren Erfindungen von Apparaten und Geräthschaften für das Handgewerbe und den Hausgebrauch, in denen in Europa seit Jahren ein so enormes Geschäft getrieben wird, könnten namentlich in dem hiesigen Bergwerksdistrikt einen bedeutenden Absatz finden, wenn durch eine hiesige Niederlage die Sachen den Leuten vor die Augen gestellt würden. Eine solche würde nebst dem sonstigen Verbrauch an Werkzeugen, Blechen und Eisenwaaren aller Art ein hinreichend großes Geschäft machen können. (M.)

l. Handdruckpressen von Nordamerika. Ebenso alle anderen Handmaschinen. Nur in Kopirpressen, die früher von Amerika und England kamen, ist jetzt ein Deutsches Fabrikat erschienen, welches jene übertrifft, da es besser ausgeführt, geschmiedet statt gegossen und dennoch wohlfeiler ist. (M.)

m. (Amerikanische Firma.) Alle Maschinen für Hand-, Pferde- und Dampfkraft kommen ausschließlich aus Nordamerika. Die ausführlichen Prospekte, die Anpassung an die hiesigen Bedürfnisse und der leichtere Bezug bedingen dies. (M.)

n. Zuckermaschinen, deren Konsum hier sehr bedeutend, beziehen wir von England. Ackerbaumaschinen, zum Säen, Mähen, Dreschen ꝛc., deren Gebrauch zuzunehmen anfängt, kommen nur von Amerika. (M.)

H. Papier und Papierwaaren, Bilder, Schreibmaterial.

Außer dem Erzeugniß einiger hiesigen Fabriken, welche meist nur Zeitungspapier und andere ordinäre Klassen herstellen, wird sämmtliches Papier importirt. Ebenso alle übrigen Waaren aus dieser Klasse.

a. Bei allen Artikeln, soweit ich gelegentlich aus Deutschland bezogen habe, ist die Aufmachung und die Verpackung zu moniren gewesen. So habe ich unter Anderem Kisten mit Papier erhalten, die zu groß für die Sendung waren, und wo der leere Raum mit Stroh ausgefüllt war. Hieraus entstand für mich der doppelte Verlust an unnöthiger Fracht und Zoll, und außerdem kamen die Waaren, die nicht fest genug gepackt waren, nachdem sich das Stroh zusammen gedrückt hatte, bestoßen an. (M.)

Schreib-, Pack-, Löschpapier und Pappe.

a. Strohpapier könnten wir ganz von Deutschland beziehen, wenn es nicht wegen der zu schweren äußeren Packung zu theuer einstände. (W.)

b. Schreib-, Pack- und Strohpapiere nur von Deutschland. (W.)

c. Schreibpapier von Deutschland und Frankreich. (N.)

d. Alle Sorten Schreib-, Luxus-, Lösch- und Packpapier, sowie Geschäftsbücher von Deutschland. (W.)

e. Schreib-, Brief- und Fakturenpapier 50 pCt. aus Deutschland und 50 pCt. aus Frankreich. (W.)

f. Aus Deutschland. (W.)

g. Mit Deutschen Schreibpapieren haben wir bisher keine befriedigenden Erfahrungen gemacht. Drei verschiedene Fabrikanten sandten uns Konsignationen guter und billiger Papiere. Danach beorderte Quantitäten fielen aber so schlecht aus, daß uns alle Lust vergangen, neue Versuche anzustellen, Deutsche Schreibpapiere hier einzuführen. Feines Briefpapier beziehen wir von einer Deutschen Fabrik, die schon lange mit uns in Verbindung gestanden hat, ebenso Lösch- und Zeichenpapier. Briefcouverts beziehen wir ebenfalls preiswürdig aus einer Deutschen Fabrik. (W.)

h. Schreib- und Druckpapier und Couverts kommen von Deutschland. Briefpapier theilweise, es kam aber oft in so elender Packung, daß kein einziges Rieß aus einer sonst unverletzten Kiste noch einen heilen Umschlag hatte. (W.)

i. Schreib- und Packpapier vielfach aus Deutschland, doch wird hierin, wie in der ganzen Papierbranche, Amerikanisches Fabrikat immer gefährlicher. (O.)

k. 50 pCt. von Deutschland. (O.)

l. Papier und Blankobücher 90 pCt. von Deutschland. Der innere Umschlag bei der Packung ist mangelhaft. (M.)

m. Papier und Geschäftsbücher aus Deutschland, die feineren Sorten von Frankreich. (M.)

n. Die von Deutschland erhaltenen feinen Schreibpapiere lassen weder an Geschmack noch Aufmachung zu wünschen übrig und sind in Qualität ganz vorzüglich. Die Amerikaner fangen an, erfolgreiche Konkurrenz zu machen. (O.)

o. (Koll. Ber.) 20 pCt. von Deutschland, 70 pCt. von Frankreich, 10 pCt. von Nordamerika. Schreib- und Druckpapier von Deutschland. In Briefpapier ist Französische Waare wohlfeiler und dabei doch guter Qualität. In den feineren Sorten ist das Deutsche Fabrikat überlegen, doch sind solche hier schwer verkäuflich. (W.)

p. Von Deutschland, Frankreich und Nordamerika. (N.)

q. Bedeutender Import billiger Waare von Deutschland. (M.)

r. (Mexikanische Firma.) Schreibpapier beziehen wir besser und billiger von Frankreich (Angoulême) als von Deutschland. Zeitungspapier wird hier gemacht. (M.)

s. Früher nur von Frankreich, jetzt mehr von Nordamerika. Deutsche Waare ist zu theuer in den hier gangbaren Sorten. (M.)

Luxuspapier und Papeterie-Artikel.

a. Fantasiekarten und feine Luxuspapiere von Deutschland. (W.)

b. Luxus- und Zeichenpapier von Deutschland. (W.)

c. Feine Papeterie liefert man uns aus Berlin stets in vorzüglicher Qualität. Wir haben noch nie geschmackvollere Dessins und sorgfältigere Ausführung der einzelnen Sachen, wie z. B. Gratulationskarten von Fabrikanten anderer Länder erhalten. (W.)

d. Die feinen Papiersorten, die für Apothekergebrauch dienen, beziehen wir zu etwa 50 pCt. von Deutschland. (M.)

e. Feine Papeterie, Fantasiekarten u. s. w. nur von Deutschland bezogen, können wohl kaum von anderer Seite übertroffen werden, da Deutschland Ausgezeichnetes leistet. Spanische Aufschrift nothwendig, rascher Wechsel in Dessins sehr wünschenswerth, da immer Neues verlangt wird. (S.)

f. (Koll. Ber.) 75 pCt. von Deutschland, 25 pCt. von Frankreich. (W.)

g. Von Deutschland, Frankreich und Nordamerika. (N.)

h. Cigarrettenpapier bekommen wir von Italien, wo es von besserer Qualität ist, als die Fabrikate der übrigen Länder, doch sollten die Deutschen Fabrikanten danach streben, den Handel dieses Artikels in die Hände zu bekommen, da ein enormer Konsum davon ist. (N.)

i. Mehr Französisches Produkt, weil dem hiesigen Geschmack entsprechender als Deutsches. (M.)

k. (Belgische Firma.) In feinstem Luxuspapier, Seidenpapier, Gold- und Silberpapier ist die Deutsche Produktion an Geschmack und Varietät von keiner anderen übertroffen. Die Seidenpapiere sollten etwas mehr finish haben. Die Aufmachung und Packung ist bei allen Deutschen Papieren verbesserungsbedürftig. (M.)

Tapeten, Rouleaux ꝛc.

Rouleaux, sämmtlich importirt, werden in jedem besseren Hause gebraucht. Tapeten, früher nur in den großen Städten bekannt, finden immer allgemeinere Verbreitung.

a. Von Deutschland. (W.)

b. Rouleaux von Deutschland. (W.)

c. In Tapeten hier fast gar kein Verbrauch, Rouleaux aus Deutschland. (W.)

d. Rouleaux in Wasserfarben aus Deutschland, in Oelfarben aus Nordamerika. (M.)

e. Tapeten von Deutschland und Frankreich. Die Vereinigten Staaten machen erfolgreiche Konkurrenz. Wir sind mit Deutschem Fabrikat, was Geschmack und Güte anbelangt, sehr zufrieden. In glatter, einfacher und heller Waare, wie sie hier verlangt wird, zeigen Deutsche Musterbücher Mangel, und muß diese daher von Frankreich bestellt werden. Aufmachung und Verpackung unpraktisch, die Stücke sind am Ende zerrissen und sind nicht mit der Dessinnummer versehen, was bei großen Quantitäten nothwendig ist. Fensterrouleaux beziehen wir nur aus Deutschland. Ausgabe von Dessinsbüchern, oder wie es theilweise geschieht, von Photographien sehr erwünscht. (S.)

f. Tapeten von Deutschland und Frankreich, von letzterem in feineren Waaren. Deutschland sollte mehr konkurriren, da Bedarf steigend. (M.)

g. Die bessern Rouleaux von Deutschland. Amerikanische zu ordinär in der Malerei. (M.)

h. Wie vorstehend. (M.)

Spielkarten.

Spielsucht ist Nationalfehler, daher großer Kartenverbrauch. Nur die fremden Kolonien kennen die sogenannte Französische Karte, sie kommt aus Frankreich und Nordamerika. Die Einheimischen spielen nur mit der Spanischen (Espada, Copa u. s. w.), welche theils aus Frankreich und theils aus Spanien bezogen wird. Da in Deutschland ausgezeichnete Karten gemacht werden, so könnten dieselben hier den Markt gewinnen, wenn sich die Fabrikanten über den hiesigen Geschmack informiren oder einfach die bekannte Barcelonakarte nachbilden wollten.

a. Der Import sogenannter Französischer Karten aus Deutschen Fabriken ist sehr erschwert. Man wird hier deshalb gezwungen, mehr und mehr auf Französisches Fabrikat zurückzugreifen, trotzdem die Fremdenkolonie Deutsche Karten vorzieht. (W.)

b. Unbedeutender Konsum Französischer Karten, bis jetzt nur von Frankreich bezogen. (S.)

c. (Koll. Ber.) Ganz von Deutschland. (W.)

d. Das Deutsche Fabrikat steht dem Amerikanischen sowohl an Geschmack wie an Gefälligkeit der Dessins und Formen nach, auch die Güte der Waare, sowie der Preis können sich nicht messen. (N.)

e. Es kommen hier nur die Spanischen Karten in Betracht, die von Barcelona bezogen werden, Deutsche Nachahmung hat keinen Anklang gefunden, weil sie nicht genau genug war. (N.)

f. Ziemlich bedeutender Konsum. Deutsche Waare unbekannt. (M.)

Schreibutensilien.

a. Federhalter beziehen wir aus England, Frankreich und Deutschland. Frankreich liefert von allen die billigsten. Bleifedern von der weltbekannten Deutschen Fabrik A. W. Faber und andere gute Sorten bestellen wir stets in Nürnberg. Tinte beziehen wir aus Paris. Hauptsächlich verkauft sich hier die Tinte in kleinen Fläschchen, die, geöffnet, zugleich als Tintenfaß dienen, und in dieser Aufmachung haben wir diesen Artikel nie aus Deutschland erhalten. Schiefertafeln und Griffel werden jetzt in den Vereinigten Staaten viel besser fabrizirt als in Deutschland. Deutsche Schiefertafeln erhielten wir stets in einfachen, fast roh zugeschnittenen Weißtannenholzrahmen. Amerikanische dagegen kommen mit gut gehobelten und an den Ecken abgerundeten Rahmen von weißem oder gebeiztem Ahornholz. Auch der Schiefer ist glatter. Der Preis ist von nur geringem Unterschied, weshalb Amerikanische den Deutschen Tafeln vorzuziehen sind. (W.)

b. Größtentheils von Deutschland. (M.)

c. Schiefertafeln von Deutschland. (M.)

d. Tinte von Deutschland und Frankreich. Deutsche Qualität sehr gut, doch macht Amerika erfolgreiche Konkurrenz. Bleistifte von Amerika billiger und besser zu kaufen, als von Deutschland; billige Deutsche Waare sehr ordinär gearbeitet und schlechtes Holz. Federhalter von Deutschland, bessere geschmackvollere Sachen von Frankreich. Stahlfedern nur von England; Deutsches Fabrikat ist hier nicht bekannt. (S.)

e. (Koll. Ber.) Schiefertafeln und Stifte ganz von Deutschland. Ebenso Bleistifte. Andere Schreibutensilien 30 pCt. von Deutschland, 50 pCt. von Frankreich. (W.)

f. Werden fast sämmtlich von Deutschland bezogen. Dagegen werden die Bleifedern von dem Amerikanischen Produkt verdrängt, welches bei gleichen Preisen von sehr bedeutend besserer Qualität ist. (M.)

g. Tinten aus allen Ländern, der Geschmack hierin ist mannigfaltig. Bleistifte von Nürnberg, Amerika konkurrirt stark. Federhalter sehr billig von Deutschland. (M.)

h. Die berühmte Deutsche Firma Faber hat in Nordamerika eine Filiale errichtet, und beziehen wir seitdem unsere Bleistifte von dort. (M.)

i. (Mexikanische Firma.) Ebenso. Federhalter von Frankreich. Tinten von überall. (M.)

k. Tinte früher von Frankreich, jetzt mehr von Nordamerika. (M.)

Gedruckte Bücher und Musikalien.

Der verhältnißmäßig sehr geringe Bedarf von Büchern wird von Frankreich und Spanien gedeckt. In Musikalien kommen einige Ausgaben klassischer Musik von Deutschland, und auch die Deutschen Liederkompositionen finden Nachfrage.

a. Die Spanischen gedruckten Bücher beziehen wir aus Paris. (N.)

b. Von Frankreich, einige Musikalien von Deutschland. (M.)

c. (Koll. Ber.) Von Deutschland und Frankreich. (W.)

d. Elementar- und höhere Klassenschulbücher, Novellen und katholische Andachtsbücher kommen von Frankreich und sind die billigsten, die wir beziehen können. Es ist ein großer Konsum in diesem Artikel, so daß auch Deutschland Platz hätte, mit Frankreich zu konkurriren. (N.)

e. Einige Musikalien von Deutschland. (M.)

f. Gedruckte Bücher kommen meist von Paris und Barcelona. Musikalien fast ausschließlich von Deutschland. (M.)

Bilder, Oeldrucke, Stiche, Photographien.

Wandbilder kommen mehr und mehr in Aufnahme, und da hier jedes Kunstverständniß fehlt, genügen die Oeldrucke und ähnliche technische Produkte, von denen ein ziemlich bedeutender Absatz ist.

a. Oeldruckbilder von Deutschland hauptsächlich. Sie sind besser als die Französischen. Neuerdings tritt Nordamerika mit billigen Waaren auf. (M.)

b. In Oeldrucken weicht Deutsches Erzeugniß mehr und mehr vor dem Nordamerikanischen zurück. (O.)

c. Kupferstiche von Frankreich und Deutschland. (M.)

d. Stiche und Oeldrucke aus Deutschland vortheilhaft bezogen; die Vereinigten Staaten machen in Oeldruck erfolgreiche Konkurrenz und leisten bei billigen Preisen ganz Ausgezeichnetes. Deutsches Fabrikat muß sehr auf der Hut sein, um nicht verdrängt zu werden. (S.)

e. Import von Frankreich und Deutschland. Oeldruckbilder sind bisher wenige hierher gekommen, würden jedoch Absatz finden, falls eine Niederlage derselben hier etablirt würde, namentlich größere Landschaften und Genrebilder, und nach den Traditionen des Landes bearbeitete Heiligenbilder. (M.)

f. Stahlstiche von Goupil in Paris. In Oeldruck konkurriren Deutschland und Amerika. Photographische Kopien von Deutschland. Retouchirte Photographien und Photopeintures von Frankreich. (M.)

Material für Unterricht.

Das Land fängt an, dem Unterrichtswesen mehr Beachtung zu schenken, und es steigt daher der Bedarf in diesen Gegenständen.

Bei der Reichhaltigkeit unserer Deutschen Unterrichtshilfsmittel würden die betreffenden Fabriken alle Aussicht haben, den hiesigen Markt zu monopolisiren, wenn sie sich die Erkundigung des Bedarfes und die Adaptirung der Gegenstände für Spanische Zunge nicht wollten verdrießen lassen.

a. Deutsche Waare würde nur dann Absatz finden können, wenn bei deren Anfertigung durchweg die Spanische Sprache angewendet wird. (M.)

b. Alle unsere Globen, schön und preiswürdig, beziehen wir jetzt nur von Deutschland, früher von Frankreich. Doch sollte die Packung sorgfältiger sein, da viel Bruch vorkommt. (M.)

c. Globen werden ausgezeichnet in Deutschland gemacht, doch überwiegt bei uns Französisches Fabrikat lediglich deswegen, weil die Deutschen Fabrikanten sich nicht dazu verstehen wollen, für die Ortsnamen die Spanischen Bezeichnungen zu adoptiren. (M.)

J. Manufakturwaaren und Kleidungsartikel im Allgemeinen.

Das Gros der nach Mexiko importirten Waaren dieser Klasse besteht aus billigen Baumwollstoffen. Ungefähr 30 pCt. aller von den Deutschen Häusern importirten Manufakturwaaren kommt aus Deutschland.

a. In keinem Lande der Welt ist die Importation in dieser Branche so vorwiegend auf die ordinären Qualitäten angewiesen. Wer hier zu Lande keine geringe Waare bezieht, kann unmöglich konkurriren. Die neu aufkeimende Amerikanische Industrie hat in Manufakturen die Europäische nur deswegen noch nicht verdrängt, weil sie vor allen Dingen zu gute Waaren liefert. Es ist dies natürlich nur eine Frage der Zeit, die bei der Rührigkeit der Amerikaner sich sehr bald zu ihren Gunsten entscheiden dürfte. Der Deutsche Fabrikant hat, so gut wie der Engländer, seine Artikel, in denen er möglichst ordinäre Klassen herstellt und von den Importeuren nur deshalb bevorzugt wird. Dieser Umstand, im Verein mit den zu niedrig limitirten Preisen, zwingt ihn oft zur Fabrikation und Versendung schlechter Waaren, und aus dem Grunde begegnen wir so oft und mit vollem Unrecht, der von den Laien ausgesprochenen Behauptung, Deutsches Fabrikat müsse seiner Mindergüte wegen allen anderen unterliegen. Auch die sogenannte unreelle Lieferung existirt bei den ordinären Waaren sehr oft nur in der Idee des Importeurs, der sich nicht erklären kann, wie eine und dieselbe Waare, wenn man die Klasse allzusehr reduzirt, ein so ganz verschiedenes Aussehen annimmt. Wenn man die ganze Branche der Manufakturwaaren ins Auge faßt, so kann — von einzelnen Artikeln abgesehen — von einem Verdrängen der Deutschen Waare durchaus nicht die Rede sein, im Gegentheil, sie faßt immer mehr festen Fuß und beweist sich auch bei manchen bislang aus anderen Ländern bezogenen Artikeln konkurrenzfähig. Was den Punkt der mehr oder weniger gefälligen Aufmachung der Muster und der Stücke und die Einpackung der Waaren betrifft, so geht das, meiner Ansicht nach, Hand in Hand mit der Konzentration der Industrie. In einer kleinen Stadt Deutschlands, in der nur eine oder zwei Fabriken existiren, dürfte es schwer möglich sein, Musterkartons in der Art derer von Paris oder Manchester zu erhalten, in welchen Orten Hunderte von Buchbindern ihr Leben durch diese Industrie fristen und sich den Rang bezüglich Eleganz und praktischer Einrichtung der Muster abzulaufen suchen. Fabrikanten von Kisten, wie sie in Paris zu Dutzenden existiren, dürften ebenfalls nicht in Deutschland aufzufinden sein. Mit dem Aufschwunge der Industrie werden derartige Uebelstände verschwinden. — Die Etablirung großer Kommissionshäuser, in der Art wie in Frankreich und England, halten wir entschieden für wünschenswerth. (O.)

b. Die von uns bezogenen Deutschen Waaren bestehen hauptsächlich aus Tuchen, Buckskins, ordinären, bunten, halbseidenen Kleiderstoffen, baumwollnen Drellen, bedruckten Kattunen, baumwollnen und halbwollnen Strumpfwaaren, Rothgarn, Merinos, Draps, bunten und schwarzen halb- und ganzwollnen Shawls und Plaids, Weißwaarenkonfektionen, Bandas, Flanellen, Damast, Stickwolle, Schuhelastiques, seidenen und halbseidenen Tüchern, Sammet ꝛc. — In allen diesen Artikeln kann Deutschland in den für Mexiko passenden Qualitäten der Französischen und Englischen Konkurrenz die Spitze bieten. Es liegt die höchst erfreuliche Thatsache vor, daß sich die Deutsche Industrie von Manufakturwaaren hier immer mehr Bahn bricht. Vor 20 Jahren importirten wir noch doppelt so viele Französische als Deutsche Waaren, während wir schon in 1875 fünfmal so viele Deutsche Waaren als Französische importirten, welches Verhältniß sich heute ungefähr wie 6 : 1 stellt, d. h. wir verkaufen sechsmal so viel Deutsche Waaren als Französische. Dagegen ist das Verhältniß zu Englischen Waaren noch immer sehr ungünstig, denn alle von uns im Laufe von etwa fünf Jahren importirten Englischen Waaren übersteigen den Betrag der Deutschen fast dreimal, trotzdem daß gerade nur die Englischen Waaren sich der Konkurrenz der hiesigen Landesproduktion von Domestics, ordinären Kattunen ꝛc. gegenübersehen. Das Gros aller in Mexiko importirten Waaren besteht aus geringer Qualität, und bekanntlich ist es für den Fabrikanten viel schwieriger, eine geringe Waare genau nach Muster zu liefern, als eine gute. Da in Mexiko im Laufe von einigen zwanzig Jahren die Importzölle um nahe an 100 pCt. erhöht worden sind, ohne daß die Verkaufspreise in diesem Zeitraume, kurze Intervallen abgerechnet, für bestimmte Artikel besonders gestiegen wären, so ist leicht zu begreifen, daß die Qualität solcher Artikel immer schlechter geworden ist. Obgleich es nun, wie gesagt, für den Fabrikanten schwierig ist, geringe Waare genau nach Muster zu liefern, so können wir doch durchaus nicht behaupten, daß nur Deutsche Waaren zurückgewiesen werden, sondern hören wir häufig genug, daß auch Englische Waaren wegen schlechter Lieferung ausgeschlossen werden mußten. Wir sind in dieser Hinsicht um deswillen weniger exponirt, weil alle unsere Deutschen Waaren von unserem in Hamburg etablirten Associé auf unsere Veranlassung gekauft und verschifft werden. Die Untersuchung der abgelieferten Deutschen Waaren liegt ganz allein in den Händen unseres genannten Associés, während Englische und Französische Waaren von den Kommissionshäusern in Manchester, Bradford, London und Paris empfangen und untersucht werden. Sowie nun irgend eine von allen diesen Waaren wegen schlechter Lieferung refüsirt oder wegen gelieferter geringerer Qualität mit einem Preisabschlag acceptirt worden, so bekommen wir hier sofort den nöthigen Avis von unserem Hamburger Theilhaber. Daß wir, wenn die Hamburger Kontrole fehlte, mehr Reklame wegen schlechter Lieferung Deutscher Waaren zu machen hätten, können wir kaum bezweifeln, aber es würde wohl dasselbe in England und Frankreich passiren, wenn dort die Kommissionäre nicht existirten. (M.)

c. Die Deutschen Fabrikanten können sich noch nicht daran gewöhnen, immer genau nach Vorschrift zu liefern und z. B. manchmal andere Sachen einzupacken, als der Käufer zu erhalten wünscht. Man sucht bei Kleiderstoffen, Shawls und dergl. gewisse Muster und Farben aus und findet nachher am Bestimmungsorte, daß das Sortiment willkürlich verändert ist. In den Fakturen sind viele Fabrikanten zu ungenau mit ihren Angaben über Brutto- und Nettogewicht, Breite der Stücke ꝛc. und ist das für Mexiko gerade sehr unangenehm, weil

die Zollgesetze so drakonisch sind. Die Verpackung der Deutschen Waaren läßt sehr viel zu wünschen übrig, und scheinen die Fabrikanten zum großen Theil noch wenig Erfahrung davon zu haben, wie für große Seereisen gepackt werden muß. Man nimmt häufig zu grobes und ordinäres Material, sowohl für die äußere als die innere Verpackung, und die Waaren erhalten dann ein unansehnliches Aussehen. Bei Kisten gemischten Inhalts ist es uns vorgekommen, daß die einzelnen Packete auf der Außenseite gar keine Bezeichnung hatten, so daß man, um einen Artikel zu finden, fast den ganzen Inhalt der Kiste auspacken mußte. In anderen Fällen, z. B. bei Schirmen, Kleiderstoffen, stehen in der Faktura Namen, wie Aurora, Euterpe ꝛc., während auf der Waare selbst gar keine Bezeichnung steht, was den Verkauf sehr erschwert. Bei Waaren, die in Kisten verpackt kommen, wird nicht darauf geachtet, daß solche Kisten zwar fest, aber nicht zu schwer sein sollten, wenn der Zoll, wie hier, auf Bruttogewicht bezahlt wird. Ein anderer Uebelstand bei Bestellungen in Deutschland ist der, daß die meisten Fabrikanten sich weigern, kleinere Aufträge auszuführen, besonders wo es sich um Lieferung bestimmter Dessins oder Qualitäten und Breiten handelt. Bei Anstellung neuer Artikel nun, oder bekannter Artikel von neuen Fabriken, kann man unmöglich gleich große Orders geben, und die Bestellung unterbleibt daher. Die Kommissionshäuser in Manchester und Paris führen jeden Auftrag ihrer Kunden, ob groß oder klein, mit gleicher Bereitwilligkeit aus. Nach unserer Ansicht würde die Etablirung großer Deutscher Kommissionshäuser gewiß von guten Folgen sein, doch müssen sich derartige Geschäfte erst nach und nach aus dem Bedürfnisse entwickeln. Sie müßten in der Lage sein, jede Order sofort ausführen und zugleich auf einen mehr oder weniger langen Kredit verkaufen zu können, sowie sie natürlich für die Lieferung verantwortlich sein müssen. So lange es solche Häuser nicht giebt, ist das jetzt bestehende Agentenwesen wohl nicht zu entbehren, da die Fabriken unbedingt Vertreter an den Seeplätzen haben müssen. Die Nachtheile, welche sich gezeigt haben, sind wohl hauptsächlich auf die zu starke Konkurrenz zurückzuführen und die Sucht vieler Fabriken, um jede Bedingung Aufträge zu bekommen, wo sie dann den zu niedrig normirten Preis durch allerlei kleine Chikanen wieder gutzumachen trachten. Da die Agenten nicht verantwortlich gemacht werden können, so trachten sie eben nur darnach, Orders zu erjagen, und bekümmern sich nicht darum, wie nachher die Lieferung ausfällt. (W.)

d. Der Bezug von Manufakturwaaren vertheilt sich hier wie folgt: Auf Deutschland 22 pCt., England 62 pCt., Frankreich 7½ und Nordamerika 8½ pCt. Es ist nicht wegzuleugnen, daß die Franzosen im Geschmack und in der Fertigkeit, ihre Fabrikate in ansprechender Weise auszustatten, hervorragen. Die Dessins der Deutschen gedruckten Kattune sind dem hiesigen Geschmacke nicht genügend angepaßt. Die Deutsche Verpackung ist nur in einzelnen Fällen unsolid, indem die Kisten zu dünn sind, und die innere Verpackung nicht mit der nöthigen Sorgfalt betrieben wird. Unökonomisch ist die Verpackung in lose Ballen von solchen Waaren, die eine starke Pressung ohne Schaden zulassen. Das verminderte Volumen erzielt Ersparniß in der Seefracht. Der wunde Punkt der Deutschen Industrie ist auch in dieser Branche die Schwierigkeit, die Deutschen Produkte aufzufinden, zu prüfen und zu vergleichen. Namentlich ist in Paris die Centralisation vollkommen, der Käufer erlangt die Lieferung kleiner Quantitäten nach seinem Wunsche und Bedürfniß, und Andeutungen über Aenderungen finden williges Gehör. In England finden wir ebenfalls Centralisation nicht nur an einem Platze, sondern an mehreren, je nach der Spezial-Industrie. Französische und Englische Erzeugnisse sind auf diese Weise bekannt und mit Bequemlichkeit zu erlangen. Das ist in Deutschland nicht der Fall. Nach meinem Dafürhalten brauchen wir zwei Sachen, und in ihrer Durchführung suche ich vor allem Andern die erstrebten Erfolge unserer Deutschen Industrie: Centralisirung und Publizität. Ich glaube, daß die Centralisirung in der Weise zu beschaffen wäre, daß Centralstellen entweder in den Mittelpunkten verschiedener industrieller Distrikte hervorgerufen würden, z. B. in Berlin, Leipzig, am Rhein ꝛc. oder ausschließlich in den Seestädten. Ich denke mir die Centralisirung derart, daß die Fabrikanten an den entsprechenden Plätzen nicht bloß Agenten, sondern eigene Verkaufshäuser haben, deren Vorsteher jederzeit sämmtliche Muster vorlegen können, vollständige Kenntniß ihrer Branche besitzen und mit genügender Repräsentation versehen sind, um in jedem Falle selbstständig zu beschließen. Die Etablirung großer Kommissionshäuser, wie in England und Frankreich, halte ich für unbedingt nothwendig, und zwar in den Seestädten, um Zersplitterung zu vermeiden, vornehmlich in der bedeutendsten derselben, in Hamburg. Diese Kommissionshäuser haben nicht nur die richtige Lieferung zu überwachen und die technische Verpackung zu besorgen, sondern auch ihren überseeischen Kunden die langen und großen Kredite zu gewähren, welche man in Frankreich und hauptsächlich in England gewohnt ist. Auf solche Weise mit Mexiko arbeitender Häuser giebt es in Hamburg bereits eines, welches die nöthigen Fonds besitzt, durch langjährigen Aufenthalt seiner Chefs in Mexiko die Bedürfnisse des Landes genau kennt und auch in einer Dampfpresse die nöthigen Vorkehrungen zur Verpackung besitzt. Es ist zu wünschen, daß mehr dergleichen Häuser entstehen. — Mit der Publizität liegt es noch ganz im Argen. Als Vorbild führe ich Nordamerika an, welches eine Anzahl nur den Annoncen gewidmeter und in Spanischer Sprache gedruckter Zeitungen in das Ausland schickt. Diese Zeitungen sind meist von sehr großem Format, voll von großen deutlichen Zeichnungen und von genau eingehenden Beschreibungen. Andere Annoncen erscheinen in Form von Broschüren und Katalogen, oder geradezu als Bücher und Albums mit feinstem Druck, künstlerisch ausgeführten Zeichnungen und einer äußeren Ausstattung, welche sie zu wahren Pracht- oder Boudoirstücken machen. Diese Annoncen müssen in Nordamerika ungeheure Kapitalien verschlingen, gewiß aber lassen sie den Fabrikanten Rechnung. Dies System, in derselben großartigen Weise durchgeführt, ist der Deutschen Industrie dringend anempfehlen. — Noch möchte ich die Bemerkung hinzufügen, daß ich in den Leistungen der Deutschen Industrie in den letzten Jahren einen Fortschritt zu erblicken glaube. In Bezug auf den Absatz nach Mexiko wird sie aber ihre Kräfte noch mehr anzuspannen haben, denn die Vereinigten Staaten von Nordamerika rühren sich bedeutend, und der Import ihrer Produkte dürfte sich mit dem Fortschreiten der Eisenbahnbauten noch mehr ausdehnen. (N.)

e. In Manufakturwaaren entzieht Nordamerika mehr und mehr allen anderen Ländern den hiesigen Markt. Ich glaube, daß die Ursachen dieser Erscheinung weder in Güte und Qualität noch in sekundären Dingen, wie Aufmachung oder Verpackung, zu suchen sind. Es ist zwar eine unbestreitbare Thatsache, daß unsere nächsten Nachbarn, die Vereinigten Staaten, in den letzten Jahren kolossale Fortschritte auf dem Gebiete der Industrie gemacht haben und noch täglich machen. Wenn aber hier, an der Nordgrenze von Mexiko, der Nordamerikanische Import jetzt in solchem Umfange zugenommen hat, so liegt dies vor Allem an dem ebenso einfachen wie gewichtigen Grunde, daß die Waaren von dort bequemer, näher und folglich billiger zu haben sind. Europäische Waaren, für die hiesige Grenze bestimmt, müssen, da keine regelmäßigen Schiffsverbindungen zwischen Europa und der nördlichen Küste von Mexiko bestehen, überhaupt keine guten

Häfen existiren, durch die Vereinigten Staaten in Bord passiren, wodurch Kosten verursacht werden, die der hiesige Kaufmann auf andere Weise vermeiden kann. Im südlichen Mexiko, wo regelmäßige Dampfer- und Segelschifflinien nach Europa bestehen, ist dies nicht der Fall, und haben auch wohl deshalb die Europäischen Waaren dort mehr die Oberhand behalten. Dieser Grund und die Thatsache, daß die Amerikaner augenblicklich mehr als je darauf aus sind, die Verkehrs- und Transportmittel mit dem nördlichen Mexiko zu vermehren und billiger zu machen, machen mich glauben, daß die vaterländischen Produkte auf dem hiesigen Markte keine glänzende Zukunft haben. (N.)

f. Um den Exporthandel zu befördern, halten wir die Errichtung von deutschen Exporthäusern, nach Englischem und Französischem Muster, für sehr wünschenswerth, denn während es in anderen Ländern Handelszentren giebt, besonders in Frankreich, wo jedes Erzeugniß des Gewerbefleißes in Paris vertreten und es möglich ist, auch in kleineren Quantitäten Waaren irgend welchen Genres schnell und billig einzukaufen, ist es in Deutschland fast immer nöthig, aus allen Himmelsgegenden sich die Fabrikanten zusammen zu suchen, die ihrerseits meistens auf größeren Aufträgen, die eine Kiste ausmachen, und längerer Lieferzeit bestehen. Gerade auf unsere Artikel, Posamentierwaaren, Knöpfe, Damentoilette-Artikel, die der Mode unterworfen sind, und von denen die meisten nicht den Konsum haben, um ganze Kisten davon zu bringen, z. B. seidene Knöpfe und Litzen, Stickseide, künstliche Blumen, Straußfedern, Spitzen ꝛc. ist es von Einfluß, sich schnell und in kleineren Quantitäten sortiren zu können. Unsere Pariser Kommissionäre (Deutsche) haben es während des Krieges von 1870 und 71 versucht, ihr Geschäft von Hamburg aus zu führen, sind jedoch nach Beendigung des Krieges wieder nach Paris zurückgegangen. (M.)

g. Von der Branche der Manufakturwaaren können Nähfaden, baumwollene, halb- und ganz leinene Drelle und Hosenstoffe, baumwollne und wollne Bandwaaren und Besatzartikel (soweit bei diesen letzteren Haute nouveauté nicht in Betracht kommt), Stickwolle, wollne Tuche, Casimire und Buckskins, und zwar diese Tuchwaaren in den mittleren und geringeren Gattungen, die Konkurrenz mit der Englischen und Französischen Manufaktur aufnehmen. Bandwaaren sind sogar eine Deutsche Spezialität, und es kommt vielfältig vor, daß nach England und Frankreich ertheilte Aufträge auf diese Artikel nach Deutschland zur Ausführung überschrieben werden. Ueber unreelle Lieferung aus Deutschland haben wir zu klagen nie Ursache gehabt und über Knappheit an Maß und Betrug durch untergeschobene schlechte Waare eben so wenig. Die Verpackung der Artikel ist im Ganzen solide. Dennoch ist Englische Packung der Deutschen vorzuziehen, indem sie durch hydraulische Pressung und Bereifung mit eisernen Bändern in Ballen der Waare größeren Schutz gegen Ramponirung durch Scheuern gewährt und den Umfang der Colli verringert, wodurch an Seefracht gespart wird. Die gewöhnliche Packung in Deutschland genügt ohne Zweifel für den Binnenhandel, und wir vermuthen, daß der Export nach weiten überseeischen Plätzen noch nicht in Deutschland diejenige Bedeutung gewonnen habe, welche die Fabrikanten veranlassen könnte, sich zu der Kostenauslage zu entschließen, welche erforderlich wäre, es in dieser Beziehung ihren Englischen Konkurrenten gleich zu thun. (M.)

h. Die Mannigfaltigkeit der Dessins fehlt den Deutschen Waaren. Viel besser ist die Qualität, ja sie ist in manchen Fällen sogar ausgezeichnet und bringt denn auch Originalmuster, wie z. B. die feineren Waaren aus dem Elsaß, denen sich so leicht keine anderen zur Seite stellen können. Was Preise anbetrifft, so ist es wahr, daß der Handel in den Deutschen Fabrikationsartikeln mit Vorliebe das Allerbilligste berücksichtigt, und daß solche Artikel schon der niedrigen Preise wegen wenig Verbesserung zulassen. Vergleicht man aber Baumwollenstoffe von ungefähr gleicher Güte, so kosten die von England bezogenen doch gewöhnlich weniger. Die Verpackung Deutscher Waaren läßt häufig noch viel zu wünschen übrig. Dabei darf nicht vergessen werden, daß für eine wirklich gute Verpackung kostspielige Einrichtungen nöthig sind, die nicht ein jeder Fabrikant anschaffen kann. In England wird die Verpackung selten von den Fabrikanten, sondern meistens von den großen Kommissionshäusern besorgt, welche gut dabei verdienen. Ich glaube, daß derartige Kommissionshäuser nicht nur der Deutschen Industrie sehr nützlich werden würden, sondern auch den ausländischen Käufern, denn in England z. B. sind sie es, welche jenen die Kredite, und oft von langer Dauer, geben, nicht aber die Fabrikanten, und solche Kredite ziehen natürlich einen großen Theil aller Bestellungen nach England. — Im Allgemeinen will ich noch bemerken, daß das hiesige Geschäft vor längeren Jahren gänzlich in den Händen Englischer Häuser war, die natürlicher Weise ausschließlich Englische Artikel brachten, und zu einer Zeit, als Deutsche Waaren nur sehr vereinzelt im Stande waren, mit denselben zu konkurriren. Und wenn auch die hiesigen Deutschen Häuser im Laufe der Zeit durch Fleiß und Ausdauer die Englischen an allen Plätzen dieses Landes mehr und mehr verdrängt haben, so mußten sie sich zum Import doch derselben ausländischen Artikel bedienen, an welche die hiesige Bevölkerung, die bekanntlich sehr schwer von ihren Gewohnheiten abzubringen ist, einmal gewöhnt war. Darin liegt hier der Hauptgrund, weshalb die Deutsche Industrie noch keinen genügenden Absatz findet, aber er wird doch schon von Jahr zu Jahr bedeutender, und wenn unsere Fabrikanten die Rathschläge annehmen, welche ihnen jetzt von allen Seiten zugehen, so werden sie bald nicht zu klagen haben, indem ohne Zweifel auch im Handel jeder gute Deutsche zuerst an sein Vaterland denkt. (M.)

i. Unser Bezug in Manufakturwaaren vertheilt sich ungefähr mit 35 pCt. auf Deutsches, 50 pCt. auf Englisches, 10 pCt. auf Französisches und 5 pCt. auf Amerikanisches Fabrikat. Es würde meiner Meinung nach sehr gut sein, wenn die Deutschen Fabrikanten von Manufakturwaaren nicht allein den dortigen Kommissionshäusern, welche mit Mexiko zu thun haben, sondern auch den hiesigen Geschäftsinhabern außer Empfehlungen ihrer Fabrikate zeitweise kleine Mustersendungen zugehen ließen. Eine Sache, die sich bei dem so billigen Porto sehr leicht und ohne große Unkosten bewerkstelligen ließe und ohne allen Zweifel ein günstiges Resultat geben würde. (W.)

k. Der Deutsche Import repräsentirt im hiesigen Verkehrsgebiet gewiß ein Drittel des Ganzen. Ebenso gewiß ist es, daß dieser Prozentsatz einer beträchtlichen Hebung fähig ist, sobald nur der bislang noch nicht überzeugte Theil unserer Fabrikanten endlich zu der Einsicht gelangt, daß das genaueste Eingehen auf die Eigenthümlichkeiten des speziellen Absatzgebietes, sowie die exakteste Ausführung der gegebenen Orders durchaus unerläßlich sind. Kommt ihnen eine solche Einsicht nicht, so wird nach und nach der Handel in die Hände der Amerikanischen Fabrikanten übergehen, die bereits begriffen haben, welch ein Feld hier geboten ist, die herausfühlen, daß Mexiko allem Anscheine nach einer großen Zukunft entgegengeht, und die daher die größten Anstrengungen machen, um Deutschland, England und Frankreich das Geschäft zu entreißen. Auch die Verpackung ist gerade für die Westküste ein besonders wichtiger Punkt, da die sämmtlichen Waaren auf Maulthieren an ihren Bestimmungsort (von San Blas bis Guadalajara in etwa 18 Tagen) geschafft werden müssen und daher eine Emballage, die den Einflüssen der Witterung widersteht, durchaus nothwendig haben. Es ist darin im Vergleich zu früheren Jahren bereits eine

Besserung eingetreten, und bilden namentlich die Aachener Tuchwaaren, die Wormser Lederfabrikate, die Solinger Waaren und einige andere eine rühmliche Ausnahme in der allgemeinen Misère der schlechten Verpackung. Was namentlich in der Manufakturenbranche in dieser Beziehung geleistet wird, übersteigt alle Begriffe, und habe ich noch vor kaum 2 Monaten hier eine Partie Kattun ankommen sehen, deren Verpackung ein Spott zu sein schien auf die Verhältnisse des Landes, dem man die Waaren geschickt, und auf die Reise, welche sie zu machen haben, um das Land zu erreichen, — per Steamer nach Colon, per Bahn über den Isthmus und per Steamer weiter. Die ganze Emballage bestand aus etwas Löschpapier, das die 18 Stücke des Zeuges umgab, die Enden derselben offen lassend, aus einer alten Matte und schließlich aus dem schlechtesten Packleinen, — das Alles war mit 2 eisernen Bändern umgeben und kostete 5 Mark pro Ballen. Gerade in diesem Falle war beim Einkauf besonderer Nachdruck gelegt worden auf die Nothwendigkeit einer guten Verpackung und keinerlei Limit gestellt für die Kosten. Natürlich kamen die Ballen in einem trostlosen Zustande hier an, die sämmtlichen Stücke eingestäubt, geschunden und in einigen Kolli sogar vom Blut der Maulthiere befleckt, das die jammervolle Emballage nicht hatte von ihnen abhalten können. Es unterliegt keinem Zweifel und die Erfahrung lehrt in jedem Falle aufs Neue, daß es bei Weitem richtiger ist, die Waaren im Einschiffungshafen zu empfangen und daselbst den Verhältnissen des Bestimmungsortes gemäß zu verpacken. Ein solches System wird denn auch von einigen Häusern in Hamburg bereits befolgt und hat sich sehr gut bewährt, da noch der weitere Vortheil damit verbunden ist, daß die Waaren gleich auf Qualität ꝛc. mit untersucht werden können, denn andernfalls ist es sehr schwierig, auch die gerechteste Reklame von hier aus durchzusetzen; denn der Deutsche Fabrikant beruft sich gewöhnlich darauf, daß der in seiner Faktura angemerkte Termin von 8 Tagen überschritten ist. Der Verkauf war ja „für den Export". (W.)

1. Unser Import von Deutschen Manufakturwaaren, der bisher nur ¼ des Ganzen ausmachte, ist entschieden im Steigen begriffen. Fast bei allen Deutschen Manufakturwaaren wird dem gefälligen, äußeren Ansehen noch nicht die Sorgfalt gewidmet, die unsere sehr nach dem Aeußeren urtheilenden Käufer verlangen. Es macht den Eindruck, als ob die Fabrikanten an unrechter Stelle zu sparen bemüht sind, während auf diese Kleinigkeiten, deren Fehlen eine Waare hier geradezu unverkäuflich machen kann, die allergrößte Sorgfalt verwendet werden sollte. Eine sehr rühmliche Ausnahme hiervon bilden u. A. die Sächsischen Strumpfwaaren, die auch deshalb und nicht allein wegen ihrer guten Qualität und Preiswürdigkeit einen Absatz finden, der Französische und Englische Waare nicht aufkommen läßt. Ueber die Deutsche Verpackung ist schon oft geklagt worden, und leider können wir das Gesagte nur bestätigen. Wenn wir von der Ballenpackung, die allerdings in der in England erreichten Vorzüglichkeit nur in ganz großen Etablissements ausgeführt werden kann, absehen, so bietet auch die Kistenpackung bei Deutschen Waaren fast ohne Ausnahme so viele Mängel dar, daß es nicht überflüssig sein dürfte, dieselben noch einmal aufzuzählen. Es wird zu den Packkisten meist ein sprödes, brüchiges Holz, von allerschlechtester Qualität und häufig auch noch zu dünn, gewählt, so daß die Kisten, selbst bei Verladung in direkten Segelschiffen, häufig in Stücken am Bestimmungsorte anlangen. Die Lieferanten sollten sich die Französischen Kisten zum Muster nehmen, die aus gutem, nicht leicht brechenden Holze gefertigt und durch über die Fugen genagelte Leisten derart geschützt sind, daß uns kein Fall bekannt ist, in dem eine Pariser Kiste, selbst bei Versendung über Panama, wo die Waaren vielfachen Umladungen und schlechter Behandlung ausgesetzt sind, und trotzdem wir keine anderen Waaren in so großen und schweren Kollis bringen, wie gerade Französische, in beschädigtem Zustande hier angekommen wäre. Von einer Packkiste wird Niemand Eleganz verlangen, es läßt sich aber nicht leugnen, daß es auf den Empfänger nicht ohne Einfluß ist, ob ein Kolli auch von außen sauber und geschäftsmäßig aussieht, oder ob man ihm die Pfuscharbeit schon von Weitem ansieht. Kommt eine innere Blechkiste zur Anwendung, so ist dieselbe in Deutschland meist aus sehr dünnem Zinkblech gefertigt, das, wenn Seewasser daran gelangt, sehr schnell durchfressen und dadurch nutzlos wird. Das in England und Frankreich verwendete Weißblech besitzt eine erheblich größere Widerstandsfähigkeit. Zur inneren Verpackung sollte stets ein dauerhaftes, weder zu dünnes, noch leicht brechendes Papier verwendet werden, wie solches in England und Frankreich geschieht, während in Deutschland häufig ein dem Löschpapier ähnliches Material zur Verwendung gelangt. Französische Waaren pflegen außerdem stets außen auf den Packeten eine Etiquette zu tragen, auf der deutlich und für Jedermann lesbar, und nicht etwa in nur dem Fabrikanten verständlicher Weise, der Inhalt, also Stückzahl, Maß, Bezeichnung der Waare u. s. w. angegeben ist, eine Mode, die Nachahmung verdient. Zu geringe Sorgfalt wird ferner gewidmet der für das Mexikanische Geschäft unumgänglichen, minutiösen Angabe der Rohmaterialien, woraus eine Waare gefertigt ist, der Länge, Breite, des Brutto- und Nettogewichtes. Bekanntlich geschieht in Mexiko die Verzollung auf Grund der bereits vom Europäischen Absender in der Konsularfaktura zu machenden Angaben, und Irrthümer in diesen können, weil ihre Korrektur dem Empfänger nur in sehr beschränktem Maße gestattet ist, große Geldverluste zur Folge haben. Wir bezogen vor Kurzem von einer Norddeutschen Fabrik eine Waarensendung, deren Bruttogewicht, worauf dieser Artikel Zölle bezahlt, in der Faktura, und demgemäß auch von unserem Europäischen Hause, für die konsularische Deklaration angegeben war. Bei der Revision im hiesigen Zollhause stellte sich ein erhebliches Uebergewicht heraus, worauf wir doppelte Zölle entrichten mußten und uns nur freuen konnten, daß der Betrag der Differenz 200 Pfd. Sterl. nicht erreichte, da wir uns sonst noch einer Verurtheilung zu Gefängnißstrafe ausgesetzt hätten. Bei der Nachwiegung entdeckten wir, daß nicht nur das Gewicht mit durchschnittlich 14 Kilogramm per Kiste zu niedrig angegeben war, sondern auch, daß auf den Kisten selbst das richtige Gewicht markirt, also nur die Angabe in der Faktura falsch war. Trotzdem wies der Fabrikant unsere Reklame rundweg ab. Unsere Englischen und Französischen Lieferanten, die ja ebenfalls zuweilen Versehen machen, kommen für die Folgen derselben immer auf, ohne weitläufige Certifikate und Formalitäten zu verlangen, da sie sehr wohl wissen, daß es in ihrem Interesse liegt, durch schlanke Anerkennung von bona fide Reklamationen sich ihre Abnehmer zu sichern. — Unzweifelhaft hat die übermäßige Ausdehnung des Agentenwesens in Deutschland mit Schuld an den herrschenden Uebelständen. Es giebt unter den Agenten eine große Anzahl tüchtiger, ihr Fach verstehender Männer, die das Interesse der Fabrikanten mit so gutem Erfolge vertreten, wie dies überhaupt möglich ist. Namentlich kleinere Fabriken aber vertrauen ihre Vertretung häufig provisionshungrigen Agenten zweiten Ranges an, die die heterogensten Artikel gleichzeitig vertreten und in der Regel von dem einen eben so wenig verstehen, wie von dem andern. Solche Leute sind natürlich nicht im Stande, dem überseeischen Käufer diejenigen Auskünfte zu ertheilen, die er braucht, sie können nichts weiter, als ihre Muster und Preisbücher vorlegen, wissen aber nicht, ob die von ihnen vertretene Fabrik diese oder jene gewünschte Aenderung in der

Qualität, Aufmachung u. s. w. liefern kann und zu welchem Preise, besitzen mit einem Worte nicht die geringste Kenntniß, weder von der Fabrikation noch von der Verwendung der von ihnen offerirten Waaren. Im günstigen Falle bekommt man auf Anfragen in dieser Richtung zur Antwort: „ich werde bei der Fabrik anfragen", womit nicht nur Zeit verloren geht, sondern wobei es sich dann häufig auch noch herausstellt, daß die Frage falsch verstanden ist, so daß neue Hin- und Herschreibereien entstehen. Auch über die Verwendung der Waaren in den transatlantischen Märkten sollte der Fabrikant oder sein Vertreter sich zu unterrichten trachten, er würde alsdann häufiger im Stande sein, Novitäten zu ersinnen, die dem Geschmacke überseeischer Märkte angemessen sind. Die fleißige Aufmachung und Aussendung an die überseeischen Kunden von angemessenen Musterkollektionen ist sehr empfehlenswerth. Es scheint aber, als ob viele Deutsche Fabrikanten es noch nicht über sich gewinnen können, einige Mark in der, selbstredend kostenfrei zu erfolgenden Sendung von Mustern anzulegen, wenn sie nicht der späteren Aufträge von vornherein sicher sind. Mustersendungen sollten auch, was sie unbegreiflicher Weise nicht immer sind, von einer Preisliste begleitet sein, und wieder sollte diese die präzisesten Angaben des Preises per Meter, Yard, Pfund, Stück u. s. w., am besten franco Seehafen enthalten, außerdem Angaben der Breite, des Gewichts der Waare u. s. w. je nach Erforderniß des hiesigen Geschäftes. Leider sind häufig die Preisnotirungen so verwickelt, daß, um zu erfahren, was denn die Waare wirklich kostet, erst lange Berechnungen erforderlich sind. Ein anderer Uebelstand ist ferner die bunte Manigfaltigkeit der Verkaufsbedingungen in Deutschland. Ein Fabrikant verkauft franko Hamburg, ein zweiter in seiner Fabrik, ein dritter franko Bahnhof u. s. f., die Preise des einen verstehen sich gegen baar mit oder ohne Diskont, die des anderen mit 3, 4, 6 Monaten Ziel, bald wird Verpackung und Muster gratis geliefert, bald und dann meistens übermäßig hoch berechnet. Ein festeres System in dieser Beziehung ist unbedingt erforderlich. In England hat jede Waare für den Export ihre festen Konditionen, einerlei wer der Lieferant ist, und Niemand fragt nach denselben, da sie für allemal unveränderlich festgesetzt und bekannt sind; in Deutschland dagegen hält nicht einmal der einzelne Fabrikant an seinen Bedingungen fest, er gesteht gegen seine Gewohnheit freie Lieferung oder Derartiges zu, um nur ein Geschäft zu machen, und sucht leider oft den dadurch entstandenen Ausfall durch andere kleine Kunstgriffe zu decken, während nicht nur der einzelne, sondern alle Fabrikanten einer Branche sich nach dem Beispiele anderer Länder wenigstens über gleiche, feste Konditionen einigen und die Konkurrenz nur in der Höhe des Preises eintreten lassen sollten.

Die Existenz großer Kommissionshäuser in den geeigneten Punkten (am besten in den Seestädten), wie solche in England und Frankreich bestehen, würde unseres Erachtens dem Export Deutscher Industrieerzeugnisse sicher zum Vortheil gereichen. Sie würden dem Fabrikanten gestatten, sich mit ganzer Kraft nur der Fabrikation zu widmen und diese auf eine höhere Stufe der Vollendung zu bringen, den Absatz dagegen gänzlich den Kommissionären zu überlassen, die, in steter Berührung mit den Abnehmern, besser den Geschmack der verschiedenen Länder studiren und den Fabrikanten darüber zu informiren vermöchten. Andererseits würde der Käufer nicht mit den vielen Uebelständen der Agenten und dem unpraktischen Sinne mancher kleinen Fabrikanten zu kämpfen haben, die, ohne Kaufleute zu sein und ohne Kenntniß des überseeischen Geschäftes, durchaus exportiren wollen. Der Fabrikant soll sich den Wünschen des Abnehmers anpassen, nicht umgekehrt, und erst wenn dieses Prinzip völlig zur Geltung gelangt ist, können wir auf eine größere Theilnahme Deutscher Waaren am Welthandel hoffen. (W.)

m. Unser Bezug aus Deutschland variirt in den verschiedenen Klassen von 25 zu 90 pCt. und ist im Ganzen im Zunehmen. Aufmachung hat sich gebessert. Unzureichendes Maß und Fehler in den Waaren kommen noch vor. (M.)

n. Englische Waare, den Bedürfnissen des Landes genau angepaßt und in die Gewohnheiten der Konsumenten übergegangen, beherrscht den Markt. In Deutschen Waaren ist unbefriedigende Lieferung noch immer häufig. Während Deutsche Packung in vielen Fällen z. B. bei Droguen musterhaft genannt werden kann, ist sie in Manufakturwaaren unpraktisch. Die Briten wurden durch ihre Massenausfuhr von Ellenwaaren nach Ländern, wo die Wege nur dem Namen nach existiren, schon früh in die Nothwendigkeit versetzt, ihre Waaren durch eine entsprechende Verpackung gegen Schaden zu schützen, und präsentirten ihre gröberen und selbst feinen Ellenwaaren in gepreßten und mit eisernen Reifen umwundenen Ballen, auf den Versandt mit Lastthieren auf unwirthbaren Wegen speziell berechnet; die Waaren selbst in einen Umschlag von 10 yds Gray Domestic oder Linnen und dann in Oeltuch gewickelt, das Ganze ein Muster von Einfachheit und praktischem Sinn. In Deutschland und den benachbarten Ländern, wo es sich nicht um eine so massenhafte Ausfuhr gröberer Ellenwaaren handelte und wo man auf Ersparnisse nach allen Richtungen hin angewiesen war, konnte der kleinere Fabrikant dem Briten mit so kostspieligen Einrichtungen, wie z. B. hydraulische Pressen, nicht folgen und blieb bei dem gewohnten Gebrauch, die Waaren einfach in hölzerne Kisten oder wenig gepreßte Ballen zu legen, wobei es wohl vorkommt, daß ein leerer Raum mit Papier ausgefüllt oder ein Nagel durch die Waare selbst getrieben wird. — Die Errichtung Deutscher Kommissionshäuser für den Seeexport wäre erwünscht. (M.)

o. Alle Stapelartikel in Leinen, Baumwolle und Wolle aus England. (M.)

p. (Koll. Ber.) Im Ganzen kann man annehmen, daß in Baumwollwaaren die ganze Hälfte des hiesigen Imports aus England kommt und von den nichtbaumwollnen Stoffen je ein Drittel auf Deutschland, England und Frankreich fällt. Deutsche Dessins haben sich gebessert, ebenso die Aufmachung, und dürfte bei wenigen Artikeln noch mit Grund Klage darüber geführt werden können. Daß bei Lieferung der Waaren häufig Unregelmäßigkeiten und auch Mangel an Sorgfalt vorgekommen, ist nicht in Abrede zu stellen, aber durchschnittlich sind auch hierüber die Klagen seltener geworden, als in früheren Jahren. Was die Verpackung anbelangt, so ist dieselbe in Ballen, wenn auch letzthin besser als früher, immer noch nicht der Englischen ebenbürtig, insofern die Englische Verpackung durch 25 pCt. Raumersparniß eine entsprechend geringere Frachtauslage ermöglicht. Bei Kisten ebenso, da in Deutschland die (aus schlechtem Tannenholz verfertigten) Kisten mit Holzleisten versehen werden, welche das Volumen vermehren und doch beim Um- und Ueberladen immer abgestoßen werden. Es fehlt auch in Deutschland an der Praxis der Kistenpackung, namentlich bei Kurz- und Eisenwaaren. (W.)

q. Die Etablirung großer Kommissionshäuser, wie in England und Frankreich und wie ja auch schon einige in Hamburg und Bremen existiren, könnte nach meiner Ansicht mehr als alles Andere dazu beitragen, die Deutsche Industrie mit dem Auslande in intime Verbindung zu bringen, namentlich wenn diese Häuser, wie in England, ihren Abnehmern lange Zeit zur Bezahlung der Fakturen gewährten. (N.)

r. Nach meiner nunmehr 14jährigen Erfahrung an dieser Küste kann ich behaupten, daß der Import von Deutschland wohl in Bezug auf Verpackung, unvortheilhafte Aufmachung, Schwierigkeiten beim Beordern von Waaren drüben (falls man nicht persönlich den Einkauf leiten kann) 2c. im Nachtheil z. B. England gegenüber ist, aber entschieden darf ich die Behauptung zurückweisen, daß uns je unreelle Bedienung in Deutschland geworden wäre. — Sollte eins der verschiedenen Kanalprojekte über den Amerikanischen Isthmus zur Ausführung gelangen, so bin ich überzeugt, daß dem Deutschen Handel durch Unterstützung direkter Dampfschiffslinien nach dieser Küste seitens der Deutschen Reichsregierung ein wesentlicher Nutzen erwachsen würde. (N.)

s. Das ganze Geschäft in Zeug und Kleidungsstoffen droht im Detailgeschäft in die Hände Französischer Kaufleute überzugehen, welchen von ihrem Vaterlande aus größere Facilitäten zu Gebote stehen, als unserem weitverzweigten Großhandel in Mexiko. Es steht zu wünschen, daß die Deutsche Großindustrie in diesen Artikeln sehr energische Maßregeln ergreife, um nicht den Markt in einem großen Theile des Amerikanischen Kontinents zu verlieren. (M.)

Garne und Twiste.

a. Stickgarn, Nähmaschinengarn und Rothgarn zum Theil aus Deutschland. (O.)

b. Zwirn und Nähgarn (Spool and Ball-Thread — Hilo de bolita, Hilo en carretes) kann bis jetzt nur von England bezogen werden, und wir haben diesen sehr wichtigen Stapelartikel in Deutschland nicht gefunden, ohne den Grund zu kennen, warum derselbe nicht fabrizirt wird. Es würde übrigens jetzt schon sehr schwierig sein, die altbekannten Englischen Marken (Alexander, Brooks und Chadwick) zu verdrängen. (W.)

c. Wollgarn nur von Deutschland. Leinengarn ohne Begehr. In Baumwollgarn liefert Deutschland etwas Stickgarn, Frankreich einige Spezialitäten in weißem, schwarzem und farbigem Garn von besonders guter Qualität, die große Masse aber kommt von England: weiß in kleinen Bällchen (Hilo de bolita), weiß und farbig auf Holzrollen zum Handnähen und für Nähmaschinen. Englischer Twist wird nicht mehr importirt, sondern der Bedarf durch die hiesigen Fabriken gedeckt. Türkischrothgarn hat hier keinen Konsum; ich würde es in dem Falle von Deutschland beziehen. (N.)

d. Baumwollgarn, mit Ausnahme von Türkischroth, welches wir von Barmen bekommen, erhalten wir durchgängig in allen Klassen von England. (M.)

e. Nur Wollgarn von Deutschland. (W.)

f. Weißes baumwollnes Nähgarn nur aus Manchester. (W.)

g. Stick- und Mohairgarn nur von Deutschland. (W.)

h. Wollgarn viel von Deutschland. Verpackung ist mangelhaft. Durch schlechte Blechkisten, mit scharfen und spitzen Blechtheilen nach innen, werden die Waaren beim Hin- und Herschütteln zerrissen. (M.)

i. Wollgarn und Türkischrothgarn von Deutschland. (M.)

k. Rohseide wird von London bezogen, hier gezwirnt und gefärbt. Deutsche verarbeitete Seide zum Nähen, Sticken 2c. kann mit der hier verarbeiteten nicht konkurriren, weil sie im Preise viel zu hoch kommen würde in Folge des hohen Einfuhrzolles. (S.)

l. (Koll. Ber.) In Baumwollgarn wird etwas Knäuel-, Spul- und Glanzgarn vorzugsweise von Manchester importirt, und erst seit einigen Jahren treffen zuweilen Mustersendungen Deutschen Fabrikats ein, das, wie es scheint, gefällt. Ungebleichte Garne und Twist werden hier fabrizirt. In Wollgarn wird der nicht sehr bedeutende Konsum hier durch Berliner und Altonaer Fabrikat gedeckt. In Leinengarn wird nur etwas Belgisches Glanzgarn zum Gebrauch für Sattler-, Schneider- und Schuhmacherarbeiten eingeführt. (W.)

m. Baumwollgarn nur von England, Wollgarn von Deutschland. (N.)

Baumwollne Gewebe.

Sehr bedeutender Konsum. Die untersten Klassen, Indier und Farbige, kleiden sich fast ausschließlich in die sogenannte Manta, einen weißen, groben baumwollnen Stoff, der in den hiesigen Fabriken hergestellt wird. Außerdem giebt es einige Webereien, welche bedruckte und gemusterte Kotonnerien ordinärer Klasse fabriziren. Alles Uebrige wird vom Auslande bezogen, vorwiegend von England.

a. In bedruckten Kattunen könnte Deutschland ein viel bedeutenderes Geschäft machen, wenn die Fabrikanten eine größere Auswahl der für Mexiko passenden Dessins hätten. (M.)

b. Nicht konkurrenzfähig ist, den Englischen Fabrikaten gegenüber, die Deutsche Waare in bedruckten und weißen Baumwollwaaren. Der Grund liegt bei den bedruckten Kalikos (Prints) einmal in der durch den großen Konsum für alle überseeischen Länder hervorgerufenen Mannigfaltigkeit der Englischen Muster, Farbenkombinationen und Dessins. Der Druck der Mülhauser und Berliner Prints ist unübertrefflich, es fehlen aber dort das billige Rohtuch und die genügende Auswahl der Muster. Bezüglich weißer Waaren übertrifft das Elsässische Fabrikat an Güte und gefälligem Aussehen das Englische, aber kann, aus den angeführten Gründen, in ordinären Qualitäten nicht konkurriren. Wir beziehen von baumwollnen Waaren aus Deutschland: Hand- und Tischtücher, Rips- und Waffeldecken, Band, Hemden- und Manschettengarnituren, Unterjacken, Nankins, baumwollne Tücher aller Art, weiße und bedruckte Kalikos von Mülhausen (als „Calicots français“ bezeichnet), Berlin, Augsburg, Eilenburg 2c. und baumwollnen Sammet. (O.)

c. Bedruckte Kattune. In diesem Hauptartikel hat sich das Deutsche Fabrikat an dieser Küste keine Bahn brechen können. Wir haben wiederholt die Deutschen Fabriken konkurriren lassen und auch einige Male kleine Probepartien gekauft, aber wir mußten uns immer wieder überzeugen, daß es uns keine Rechnung ließ, Deutsche Prints zu bringen. Man findet in keiner einzigen Fabrik und selbst in keiner einzigen Stadt Deutschlands genügende Auswahl und wird immer wieder gezwungen, nach Manchester zurückzugehen, wo man für jeden Markt der Welt etwas Passendes findet. In den letzten Jahren haben übrigens die Amerikanischen Kattune, die vor zehn Jahren hier so gut wie unbekannt waren, viel Eingang gefunden, und man kann schon heute in New-York ein besseres Sortiment finden, als irgendwo in Deutschland. Die Qualität der Deutschen Kattune steht derjenigen der Englischen nicht nach, und es sind auch die Preise gewöhnlich im Verhältniß, aber man kann in Deutschland nur gute Waaren bekommen und nicht solche geringerer Klasse, die gerade am meisten gefordert werden, weil sie eben so hübsch aussehen, wie die besseren, und doch bedeutend billiger verkauft werden können. Ein anderer Uebelstand, wenn auch von geringerer Bedeutung, ist der, daß die Deutschen Fabriken sich nicht, wie die Englischen, dazu verstehen wollen, die Stücke von gleicher Länge (hier 24 Yards) zu machen. Der entscheidende Punkt ist aber, wie oben gesagt, der Mangel an Auswahl in den Dessins, und es bedarf zur Abhülfe der großen Kommissionshäuser, wie in England und Frankreich, welche den Käufern die Muster vieler Fabriken vorlegen und die Aufträge ausführen können. — Gebleichte Baumwollstoffe, Kalikos, Shirting, Madapolam. Wir wissen nicht, aus welchen Gründen man diese Waare, und besonders die billigen Qualitäten, in Deutschland nicht für den Export fabrizirt, da für dieselben stets nach allen Theilen der Welt große

Frage vorhanden ist und man auch hier jährlich bedeutende Quantitäten von England und den Vereinigten Staaten bezieht. Gebleichte Shirtings aus dem Elsaß sind sehr guter Klasse, und es ist der Preisunterschied gegen Englische nicht sehr wesentlich. Der Englische Fabrikant liefert aber irgend eine Qualität in irgend einer Breite, wie sie der Käufer wünscht, ferner alle Stücke von gleicher Länge (40 Yards) — eine große Erleichterung für den Verkauf —, während die Elsässer Fabrikanten nur in zwei verschiedenen Breiten und nur in guter Qualität liefern. Bevor dieser Artikel in Deutschland nicht ebenso wie in England zu haben ist, wird er nicht konkurrenzfähig sein, da gerade schmale Stoffe, 22 bis 28 Zoll breit und von billiger Qualität, hier am meisten verkauft werden. Die Fabrikation sollte doch leichter sein, als die von Kattunen, da es ja dabei nicht auf Auswahl von Mustern ꝛc. ankommt. Musseline, Jaconnets, Cambray, Batist werden hier nur von England und der Schweiz bezogen, und wir kennen keine Deutschen Fabriken. Stickereien und Einsätze haben wir bisher aus der Schweiz bezogen (St. Gallen), doch scheint es auch in Sachsen recht gute Waare zu geben, die bei etwas größerer Vervollkommnung der Schweizerischen bedeutende Konkurrenz machen dürfte. Taschentücher und Handtücher werden hierher ebenfalls hauptsächlich von England (Glasgow) und den Vereinigten Staaten von Amerika gebracht, und man kann in Deutschland das für hier Passende nicht bekommen, außer wenigen Klassen, wie z. B. Pulikattücher. Andere Sorten werden wohl fabrizirt, aber der Fabrikant will z. B. nicht unter 40 bis 50 Dutzend von demselben Dessin liefern, was den Käufer veranlaßt, in England zu kaufen, wo man ein beliebiges Quantum haben kann. Ganz oder fast ganz aus Deutschland beziehen wir baumwollne Hemden, Litzen und Bänder, Drelle und Kleiderstoffe, Tücher und Shawls. (W.)

d. In Baumwollenwaaren ist das Uebergewicht Englands überwältigend, und da steht Manchester obenan. Den großen Bedarf an schlichten, weißen Baumwollstoffen (Shirtings) deckt England. In Deutschland habe ich nichts Passendes gefunden. Die weißen Stoffe vom Elsaß konkurriren nicht mit den Englischen. Gedruckte Kattune kommen beinahe nur von England. Bei den Deutschen Kattunen habe ich auszusetzen, daß sie zu theuer sind, daß der Fabrikant nur auf einer oder doch nur auf wenigen verschiedenen Qualitäten Tuch druckt und eine ungenügende Auswahl von Mustern hat. In Manchester ist die Mannigfaltigkeit der Muster großartig, und letztere sind dem Geschmack der verschiedenen Länder angepaßt. Die Elsässer Kattune sind von sehr guter Qualität und von sehr gut ausgeführtem Druck, stellen sich aber so theuer, daß nur unbedeutende Quantitäten davon importirt werden können. Auch in weißen Baumwollstoffen und in gedruckten Kattunen hat sich die Konkurrenz von Nordamerika geregt, indessen hat der Import keine besonders großen Dimensionen angenommen. Auch haben sich die Amerikanischen Drucker noch nicht dem Mexikanischen Geschmack angepaßt, wie es von den Englischen in so hohem Maße geschehen ist. Musseline, Coutils und eine Reihe sonstiger Baumwollwaaren kommen beinahe nur von England. Gedruckte baumwollne Tücher kommen einige wenige von Deutschland, ferner einige gedruckte und gewebte von der Schweiz, die große Masse aber liefert England in unendlicher Mannigfaltigkeit der Qualitäten und Dessins. Baumwollne Handtücher von England. Baumwollne Vorhemden von Frankreich. (N.)

e. In Kattunen und gebleichten weißen Waaren, sämmtlich hier Stapelartikel, ist das Deutsche Produkt mehr und mehr von andern und namentlich Amerikanischen verdrängt worden. (N.)

f. Bänder, Litzen ꝛc. zufriedenstellend von Barmen. (M.)

g. Der Verbrauch von Kattunen und schlichten weißen baumwollnen Waaren ist hier im Lande sehr bedeutend, der Artikel ist aber für den hiesigen Bedarf entschieden passender und billiger aus England zu beziehen, als aus Deutschland. Die Gewohnheit läßt die Konsumenten noch immer der in England gebräuchlichen Appretur und Aufmachung den Vorzug geben, und dabei ist zu bemerken, daß, da die größere Proportion des Verbrauches sich den geringen Qualitäten zuwendet, bei denen gerade die Appretur ein Gutes thun muß, um der Waare einigermaßen Ansehen zu verleihen, dieser Umstand den Englischen Shirtings zum großen Theil zu ihrer Präferenz gegen die Deutsche Manufaktur verhilft. Der Hauptübelstand für die letztere liegt übrigens in der größeren Billigkeit der Englischen Waare, sowohl der weißen wie der Druckwaaren, und das mag wohl zum größeren Theil an der Vertheuerung des Rohmaterials liegen gegenüber dem Preis in Liverpool, dem Weltmarkte für die Baumwolle, von wo aus dieser Artikel über ganz Europa verbreitet wird. Die Kosten, welche der Transport des Rohmaterials bis ins Innere Deutschlands verursacht, sind natürlich nicht zu vermeiden. (M.)

h. Die hiesigen Stapelartikel, nämlich bedruckte und weiße Baumwollwaaren, werden ziemlich ausschließlich von England bezogen. Die Amerikanische Konkurrenz hat hier noch nicht aufkommen können. Deutscher Waare wirft man zu theuere Preise und schlechte Verpackung vor. (M.)

i. In Kattunen — dem hiesigen Massenartikel — hat das Deutsche Fabrikat sich seit 5 Jahren in steigender Proportion eingebürgert. Die Muster zeigen mehr und mehr Geschmack, und die Farben sind im Allgemeinen gut, nur Türkischroth und Purpurfarbe scheint man in Deutschland noch nicht in derselben Güte wie in England darstellen zu können. Das Englische Türkischroth ist bedeutend präziser und besser ausgedrückt, während es bei den Deutschen Baumwollgeweben fast scheint, als ob solche durch die Färbung gelitten hätten. Die purpurfarbigen Stücke sind häufig schon bei Ankunft gefleckt, welcher Schaden nach kurzem Lagern zunimmt und den Verkauf erschwert, während die Farbe der aus England bezogenen Stücke sich sehr gut hält. In weißen baumwollnen Shirtings und Kalikos kommt für hier fast ausschließlich der Englische Markt und in den letzten Jahren nebenbei auch der Amerikanische in Betracht, doch liegt dies daran, daß sich hier fast nur schmale, 24 Englische Zoll breite, baumwollne Shirtings, mit einem „linen finish“ (Gummiappretur) versehen, verkaufen (sogenannte Bogotanas). Diese 24zöll. Bogotanas kosten in Manchester durchschnittlich 6 Schilling 10 Pence pro Stück von 40 Yards, und ich glaube, daß eine ähnliche Waare und zu gleichem Preise in Deutschland überhaupt nicht fabrizirt wird. — Unser Gesammtimport in Baumwollwaaren, der über den Westhafen San Blas erfolgt, vertheilt sich auf Deutschland mit etwa 32 pCt., England 41 pCt., Frankreich 12 pCt., Nordamerika 3 pCt. (W.)

k. Tischwäsche und Leibwäsche von Deutschland. (W.)

l. Von Deutschland beziehen wir Kattune und einige glatte weiße Waaren, Gardinenstoffe, Stickereien, Sammete und Besatzartikel. Das Gros der erstgenannten Artikel kommt aber aus England, und neuerdings haben die Amerikaner angefangen, den Englischen Waaren eine wachsende Konkurrenz zu machen. Die Deutschen Kattune würden hier einen sehr guten Markt finden, wenn die Fabrikanten zunächst mehr dafür sorgten, daß das Gewebe der Stoffe etwas gleichmäßiger und ebener wäre, nach Art der Französischen und selbst der Englischen Waare; denn eine Unebenheit im Gewebe verursacht sehr häufig, daß der Stoff beim Durchreißen in die Länge einreißt. Dann sollten die Farben vollständig waschächt sein, da eine unächte Waare, sei sie noch so hübsch, nur mit Verlust zu verkaufen ist. Es

kommt auch sehr häufig vor, daß die Deutschen Kattune hier vollständig fleckig ankommen, besonders die lillablauen und theilweise auch die mit braunem Grund. Bei den ersteren sind nicht selten die Muster von einer Lage auf die andere abgedruckt, ein Fehler, der einestheils durch die nicht ächten Farben und anderntheils wahrscheinlich dadurch hervorgerufen wird, daß die Waare vor der Verpackung nicht hinreichend getrocknet ist und mürbe wird. Deutscher Drell kann mit dem Englischen wohl hinsichtlich des Preises, nicht aber in Hinsicht der Qualität konkurriren, indem die Englische Waare nicht allein schwerer und kräftiger ist, als die Deutsche, sondern sich dieser gegenüber auch durch bedeutend besseres Gewebe und größere Dauerhaftigkeit auszeichnet. Baumwollner Sammet von der Fabrik in Linden vor Hannover hat hier sehr viel Beifall gefunden und mit Recht, denn die Waare ist ausgezeichnet und überflügelt die Englische in Betreff der Qualität ganz bedeutend. Letztere ist immerhin billiger als die Deutsche und behauptet eben deshalb auch ihren Platz, jedoch glaube ich, daß bei ungefährer Gleichstellung der Preise das Englische Fabrikat dieses Artikels unbedingt dem Deutschen weichen müßte. (W.)

m. Gebleichte und bedruckte Baumwollzeuge nur aus Manchester und den Vereinigten Staaten. Dies hat darin seinen Grund, daß Ersteres so geringe Waare wie diejenige der andern zwei Länder nicht liefert. Gerade in dieser Branche wird hier das Billig und Schlecht gesucht, da die Importzölle dieser Artikel so enorm hoch sind und der Importeur somit darauf angewiesen ist, eine billige Waare zu suchen, bei der es weniger auf die Dauerhaftigkeit als auf das Ansehen der Waare ankommt, und dies Letztere wird durch starke, aber hübsch und geschickt ausgeführte Appretur erzielt, während das Gewebe häufig so durchsichtig ist, daß es einem Spinngewebe gleicht. Hierin haben es Manchester und die Vereinigten Staaten zu einer großen Fertigkeit gebracht. Bedruckte baumwollene Taschentücher 50 pCt. aus Manchester und 50 pCt., die bessere Waare, aus Deutschland. Weißer Baumwollmusselin und Batist nur aus Manchester. (W.)

n. Theilweise von Deutschland: Drelle, Taschentücher, Bänder, Decken, Plaids, Shawls und Kleiderstoffe. In den für den hiesigen Markt den ersten Rang einnehmenden Artikeln, nämlich bedruckten Kattunen und weißen Baumwollwaaren, hat die Deutsche Industrie bisher nicht mit der Englischen und neuerdings auch mit der Amerikanischen konkurriren können, worüber uns wiederholte Versuche zu unserm Schaden belehrt haben. Bei gleichem Preise war die Qualität der Deutschen Waare eine erheblich geringere, die Verpackung mangelhaft und bei bedruckten Waaren die Auswahl der Muster eine wenig geschmackvolle, so daß wir den Bezug aus Deutschland gänzlich aufgeben mußten. Es ist dies wohl hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, daß der gewaltige Absatz nach Asien es den Englischen Fabrikanten ermöglicht hat, gerade in diesen Branchen wahre Riesen-Etablissements zu gründen, die in Folge ihres großen Umsatzes auch mit großer Oekonomie zu arbeiten vermögen, und deren reiche Mittel ihnen zugleich gestatten, ein außerordentlich reichhaltiges Sortiment der verschiedensten Muster — für bedruckte Kattune — zu besitzen, wobei noch besonders hervorzuheben ist, daß diese Fabriken in einer Sache nie sparen, nämlich in der Bezahlung für neue und geschmackvolle Muster. (W.)

o. Bedruckte Waaren aus England, wegen größerer Auswahl in Dessins. (O.)

p. Nur 20 pCt. von Deutschland. In bedruckten baumwollnen Kattunen kommen die helleren, delikaten Farben fleckig hier an, bei sonst guter Verpackung. Vermuthlich kommt es daher, daß die Waare nicht in vollkommen trockenem Zustande eingepackt wird. (M.)

q. Weiße und bedruckte Waaren aus England, ein kleinerer Theil aus Deutschland und Nordamerika. (M.)

r. (Koll. Ber.) Die Deutschen Dessins haben sich gebessert. Großer Absatz in billigeren Sorten leidet hier schon durch die Konkurrenz des Landesproduktes, welches billiger (wegen Zolles) und haltbarer ist. Der Hauptabsatz besteht vorwiegend aus Englischen schlichten weißen und bedruckten Geweben (wenngleich es sogar vorgekommen, daß man in Manchester Deutsche Kattunmuster unter dem Namen „Berlin Prints" angefertigt hat). In türkischrothen schlichten und gemusterten Kattunen ist die Deutsche Waare entschieden vorzuziehen. Auch die Vereinigten Staaten liefern ein stets wachsendes Kontingent, welches nach Herstellung der Eisenbahn sich noch mehren dürfte. Bedruckte Musseline aus England und dem Elsaß gehen nur noch wenig, da dieselben durch „Batistes brillantes" und geköperte, sowie durchbrochene Gewebe verdrängt worden; England liefert fast alle diese neueren Ersatzstoffe. — Auch baumwollne und halbleinene Drelle, früher aus Deutschland und England bezogen, werden fast gar nicht mehr verbraucht, da dieselben zum Theil durch das hiesige, auf Handstühlen angefertigte Fabrikat ersetzt werden. Ebenso ungebleichte, schlichte Baumwollstoffe (Domestics). Feine weiße Gewebe, schlicht und durchbrochen, liefern die Schweiz, Manchester und Glasgow. Weiße und bedruckte Taschentücher kommen hauptsächlich aus England, dann einige Schweizer und Elsässer. Weißes und buntes Baumwollenband wird ausschließlich aus Deutschland (Barmen) importirt. (W.)

s. Baumwollenband von Deutschland. (N.)

t. Wollne Waaren beziehen wir nur von Deutschland. (N.)

Wollen- und Halbwollenstoffe, Shawls.

Außer einigen im Lande erzeugten Kasimiren wird der ganze Bedarf durch Import gedeckt, und Deutschland hat daran einen vorwiegenden Antheil. Fußteppiche, sogenannte „Brussels", nur von England. Hierin ist sehr bedeutender Konsum, da in jedem besseren Hause der Fußboden in allen Zimmern damit überspannt wird.

a. Aus Deutschland, in Wolle: Leibbinden (Bandas), Flanelle, Shawls, Plaids, Kasimir, Buckskins, Satin, Tricoté, Kaschmir, Stickwolle, Plüsche; in Halbwolle: Cheviots, Shawls und Plaids, Casinets, Zanellas, Merinos, Drills, Flanelle, Sammet und Sammetbänder. Die feineren Kasimire, Tuche und Satins von Frankreich. (O.)

b. Aus Deutschland ausschließlich: Tuche, Leibshawls, Kasimir in Stücken, wollne und halbwollne Kleiderstoffe und dergl. Merinos. In Alpacas ist England billiger. In reinwollnen Waaren ist vielleicht die Deutsche Industrie mit am weitesten vorgeschritten. Gute ganzwollne Waaren, wie Kasimire, Tuche, Merinos, Shawls, können wir ganz von Deutschland beziehen (Greiz, Elberfeld, Chemnitz, Berlin, Barmen, Gera), und die Muster, z. B. von Kasimiren, sind jährlich bedeutend besser und geschmackvoller geworden. (W.)

c. Wollne Merinos von Frankreich, halbwollne Merinos von Deutschland, halbwollne Alpacas und Barège von Bradford. Wollne Tuche, Kasimir und Satiné von Frankreich haben großen Ruf; sie sind meist aus feiner Wolle fabrizirt, und eben diese feine Wolle ist die Ursache des Mangels an Festigkeit und Haltbarkeit des Gewebes der Tuche. Ich ziehe für die hiesigen Bedürfnisse das Deutsche Fabrikat vor. Immerhin sind die Französischen feineren Qualitäten überlegen. In Stoffen, welche in der Mitte zwischen Merino und Kasimir liegen, leistet Deutschland Gutes. Wollne Leibshawls (Bandas) nur von Deutschland. In Kleiderstoffen behauptet Deutschland eine

große Ueberlegenheit. Der hiesige Geschmack verlangt in der Regel Seide darin, und das liefert Deutschland in der größten Mannigfaltigkeit: Baumwolle mit Seide, Wolle mit Baumwolle, Wolle mit Seide, Wolle und Baumwolle mit Seide. Wollne Merinoshawls von Frankreich. Baumwollne und halbwollne Merinoshawls von Deutschland. Seidene Tüllshawls von England. Ebenso wie in Kleiderstoffen, behauptet Deutschland auch ein ausgesprochenes Uebergewicht in Phantasieshawls, welche es in großer Verschiedenheit für den hiesigen Geschmack passend fabrizirt, besonders Wolle mit Seide, Wolle und Baumwolle mit Seide. Gedruckte wollne Flanelle, zwei Roth mit Weiß für Unterröcke der Frauen der unteren Klassen, kommen kaum noch von Deutschland, da sie in England in besserer Qualität fabrizirt werden. (N.)

d. In Tuchen, Kasimir, Leibschärpen und Shawls 50 pCt. von Deutschland, das Uebrige meist von Nordamerika. (N.)

e. Bänder und Litzen ꝛc. in guter Qualität von Barmen. (M.)

f. Buckskins in mittleren und geringeren Qualitäten von Deutschland. Sobald es sich um Nouveautés handelt, muß man sich damit nach Frankreich wenden. (M.)

g. Wollne Tücher und Plaids, schwarzes, blaues und rothes Tuch, Kasimir, Zanella, wollne Leibschärpen, wollnes Band und Damenkleiderstoffe von Deutschland. (W.)

h. Aus Deutschland beziehen wir Tuche (feine von Frankreich), Buckskins, Merinos, Zanellas und andere Kleidungsstoffe, Shawls und Damast. Die Deutschen Tuche sollten ein feineres und besseres Ansehen haben und nadelfertig von den Fabriken geliefert werden, so daß sie nicht, wie es leider so häufig vorkommt, beim Bügeln des Stoffes, oder schlimmer noch im Gebrauch, so stark einlaufen und dadurch hart und schwer werden und das gute Ansehen verlieren. Die Deutschen Shawls sind sehr gut und verkäuflich, jedoch haben die Französischen, welche allerdings auch theurer sind, durchgehends ein bedeutend besseres Ansehen, weil das Gewebe ebener und gleichmäßiger ist. Dasselbe ist besonders bei schwarzen Kaschmirs für Shawls der Fall. Es ist leider bei Deutschen Waaren nicht selten vorgekommen, daß das angegebene Maß, z. B. bei Coupons von Buckskin, die angeblich 1,20 Meter halten sollen, um 1 bis 2 Centimeter differirt, sowohl der Länge des Coupons als der Breite des Stoffes nach. Es verursacht ein solches Untermaß von vornherein dem Importeur eine nicht unbedeutende Mehrausgabe für die hier sehr hohen und nach dem in den Zolldokumenten angegebenen Quadratinhalt der Stücke zu bezahlenden Zölle, und er ist später den nicht ausbleibenden Reklamationen seiner Käufer ausgesetzt. Dies hat wiederum zur Folge, daß er, um solchen Unannehmlichkeiten zu entgehen, vielleicht weniger Interesse daran nimmt, die Deutsche Industrie mit fördern zu helfen, und lieber Französische Waaren bringt. Ebenso nachtheilig ist, daß sehr häufig in Deutschen Tuchen Fehler sind, wie Risse und kleine Löcher, oder daß ein Stück aus zwei Coupons zusammengesetzt ist. Die vollständige Sicherheit, daß solche Fehler bei Deutschen Waaren niemals mehr vorkommen, würde meiner Ansicht nach sehr viel dazu beitragen, dem Deutschen Fabrikat im Allgemeinen immer besseren Kredit zu verschaffen. (W.)

i. Aachener Tuchwaaren zeichnen sich durch gute Packung aus. (W.)

k. Schwarzen wollnen Merino, Merinoshawls, wollne Leibschärpen nur aus Deutschland. (W.)

l. Ausschließlich von Deutschland: Stick- und Mohairgarn, von wollnen und halbwollnen Tuchen die mittelfeinen Klassen, wollne und halbwollne Leibschärpen und alle ganzwollnen Merinos. Zum Theil von Deutschland: ordinäre Teppiche, Flanelle, Decken, Bänder, Kleider- und Hosenstoffe, Shawls und Plaids und ordinäre Hemden. Gegen früher zurückgegangen ist der Import fast aller Deutschen Halbwollwaaren, so unter anderm von halbwollnen schwarzen Merinoshawls, die wir jetzt ausschließlich aus England beziehen. Der Preisunterschied ist zwar nicht sehr erheblich, die Aufmachung der Deutschen Waare ist aber nicht gleich genügend. Es läßt sich dies schwer beschreiben, man muß die beiden Artikel nebeneinander sehen, und Jeder wird sofort den Unterschied bemerken; das eine — Englische — Packet in einem leichten Karton oder sauber und gleichmäßig in haltbares Packpapier eingepackt und in geschäftsmäßiger Weise zugebunden, das andere — Deutsche — in Papier von allerschlechtester Klasse unordentlich und ungeschäftsmäßig eingewickelt. Baumwollne und halbwollne Plaids beziehen wir neuerdings auch vortheilhafter aus England, einestheils des billigeren Preises halber, namentlich aber wegen geschmackvollerer Auswahl der Muster. In Bezug auf letzteren Punkt lassen sich bei der Bestellung natürlich keine festen Vorschriften geben. Es ist, wie es den Anschein hat, bei Deutschen Fabrikanten noch theilweise die Ansicht verbreitet, als ob der hiesige Markt weniger wirklich geschmackvolle, als hervorstechende Muster, etwa in grellen Farben, verlange und nebenbei auch veraltete Muster vertrage. Dies ist ein sehr schwerer Irrthum, denn hier, wo die Erzeugnisse aller fremden Länder konkurriren, ist das Neueste und Beste der Deutschen Waare in dieser Beziehung gerade gut genug, um den Kampf namentlich mit der Französischen Waare aufzunehmen, wer aber abgesetzte Waare hier als gute loswerden zu können glaubt, wird sich bald gänzlich aus dem Markte verdrängt sehen. Die geringeren Klassen wollner und auch halbwollner Tuche beziehen wir seit Jahren mit Erfolg aus Deutschland, bessere dagegen aus Frankreich, und die ganz feinen Sorten haben wir in Deutschland überhaupt nicht finden können. Die hiesigen Konsumenten haben eine Abneigung gegen Deutsche Tuche, weil dieselben bei der Verarbeitung fast immer einschrumpfen, trotzdem wir sie nur gekrumpt beziehen, was bei den Französischen nicht der Fall ist. (W.)

m. 90 pCt. von Deutschland. (M.)

n. Geköperte Wollwaare meist von Deutschland. Zum Theil dorther: Tuche, Kasimire, halbwollne Kleiderstoffe, wollne Umschlagetücher. (M.)

o. (Koll. Ber.) Der geringe Bedarf wird aus Deutschland gedeckt. Einige Hosenstoffe von Frankreich. Shawls nur von Berlin. Baumwollensammet von Linden bei Hannover. (W.)

p. Das Gros aller wollnen und halbwollnen Stoffe kommt aus Deutschland. In Shawls und Plaids steht die Berliner Industrie allen voran, und dies ist vielleicht ein Gebiet, wo Deutschland sogar die Mode bestimmt. In allen Phantasieshawls kommen die Nouveautés von Berlin. Die Deutsche Industrie schreitet auch anhaltend fort auf diesem ganzen Gebiet und verdrängt die anderen, wie dies z. B. in folgenden Stoffen geschehen: Zanellas (Italian Cloth), früher von England, jetzt vom Rhein; Meltons (feine) ebenso; Drells früher von Belgien, jetzt aus Sachsen. In Zimmerteppichen ist nach hiesiger Landessitte ein sehr großer Konsum; wenige ordinäre Waare wird in hiesigen Webereien gemacht, alles Uebrige kommt von England unter dem Namen „Brussels" (Tapestry-Klasse). Deutschland sollte bei seiner hoch entwickelten Teppichindustrie um den großen hiesigen Konsum konkurriren können. (M.)

Leinenwaaren.

Der Verbrauch ist im Abnehmen, da auch hier baumwollne Waaren vielfach an Stelle der leinenen getreten sind.

a. Die Englische Leinenindustrie läßt an Gefälligkeit und Eleganz der Aufmachung, vor allen Dingen durch ein richtiges Geben des finish, die Deutsche Waare hinter sich. Wir beziehen jedoch Einiges

aus Deutschland in Holandas, Taschentüchern, Tisch- und Bettwäsche, Hemden und Vorhemden, Band und Coutils. (O.)

b. Der richtige Artikel „Leinen" wird eigentlich nur noch von Irland bezogen. Die Deutschen Leinen, wie z. B. Bielefelder Creas, sind von sehr guter Qualität, man stößt aber auch bei diesem Artikel auf die Schwierigkeit, kleine Orders nicht placiren zu können. Außerdem sind die Deutschen Leinen erheblich theurer, als die Englischen resp. Irländischen, und letztere werden hübscher und ansehnlicher aufgemacht, wie man es hier haben muß. (W.)

c. Deutsche Leinen werden sehr wenig bezogen; sie sind zwar sehr gut und von rundem Faden, aber für hier zu theuer. Man zieht die Irländischen Leinen vor, welche von geringerer Güte und Haltbarkeit sind, aber in Folge ihrer Appretur dem großen Publikum ein gefälligeres Ansehen bieten. Außerdem sind sie billiger. Von Belgien kommen einige Leinen: Courtrays, Betttuchleinen, Leinen von Naturfarbe und buntes Matratzenleinen. Frankreich liefert Batisttücher und starke Betttuchleinen. Bei Weitem der größte Theil von Leinen wird von England gedeckt: Creas, Bretañas, Silesias, Estopillas, Leinen und Drelle in Naturfarbe, Brin. Vor längeren Jahren wurden viel Deutsche Leinen importirt, sie sind aber durch die Irländischen verdrängt worden. Die Deutschen Leinen sind zu gut, zu schwer und zu theuer. Die Irländischen sind leichter und billiger, ihre Appretur mindert wohl ihren inneren Werth, läßt sie aber dem Laien ansehnlicher erscheinen. (N.)

d. Bänder und Litzen von Barmen. (M.)

e. In Leinenwaaren hat der Konsum ungemein abgenommen, seit schlichte Baumwollwaaren zu ihrer jetzigen Vollkommenheit gelangt sind und größere Billigkeit bieten. Deutschland liefert vorzugsweise schweres, gutes, gediegenes Produkt in der Leinenmanufaktur, Irland dagegen leichte, hübscher ausgebleichte Waare, freilich von geringerem reellen Werth, aber von schönerem, gefälligeren Ansehen, welches die Augen besticht und dadurch beim größeren Publikum, dem hier ein richtiges Urtheil über Leinenwaaren meist abgeht leichten Eingang findet. Natürlich sind, wegen ihres geringeren Gehaltes, namentlich Irländische und auch Schottische Leinen billiger als Deutsche, und die Folge ist, wie wir wohl behaupten können, daß Deutsche Leinen kaum ein Zehntel des Verbrauches an Leinenwaaren im ganzen Innern Mexikos bilden. (M.)

f. Die Leinensachen kommen fast alle von Glasgow, erstens weil die ganze Aufmachung von England hier besser gefällt, namentlich was Appretur anbetrifft und zweitens weil (ähnlich wie bei den weißen baumwollnen Shirtings) nur geringe Sorten Leinen, die in Deutschland vielleicht nicht einmal gemacht werden, hier verkäuflich sind. (W.)

g. Von Deutschland zum Theil beziehen wir Bett- und Tischleinen, Drell, glatte und gebleichte Leinen. Deutsche, glatte Leinen sind entschieden besser und gehaltvoller als die Englischen, und es werden diese Vorzüge hier von Kennern auch anerkannt, jedoch können eben nur die Wenigsten der Konsumenten eine solche Waare nach ihrem wirklichen Werth und Gehalt beurtheilen und richten sich deshalb mehr nach dem äußeren Ansehen der Waare sowie nach dem billigeren Preise, ohne darauf Rücksicht zu nehmen, daß ein gutes Deutsches Leinen ihnen durch die bedeutend größere Dauerhaftigkeit viel billiger zu stehen kommt, als Englisches Leinen, wenn ersteres auch beim Ankauf theurer ist. Könnten nun nicht die Deutschen Fabrikanten ähnliche Waare wie die Englischen Creas, Silesias, Platillas, Irlandas und Britannias, fein und eben gewebt, mit demselben finish und so ziemlich zu denselben Preisen liefern? Der Konsum davon würde ein nicht unbedeutender sein. (W.)

h. Weiße leinene Stoffe nur aus Irland. Ich glaube, daß das Deutsche Fabrikat dem Irländischen mit Erfolg Konkurrenz machen könnte, wenn unsere Fabrikanten ihre Waare in dem Genre der Irischen machen und dann mit Energie auf dem Hamburger und Bremer Exportmarkte einführen wollten. Bunten und weißen Leinen-Drell beziehen wir von Deutschland. (W.)

i. In glatten weißen Leinenwaaren, wie Creas, Ruan, Bramante, Irlandas, Estopillas ꝛc., kann die Deutsche Fabrikation nicht gegen die Englische aufkommen. Gründe wie vorstehend. (W.)

k. Taschentücher, Creas und Segeltuch nur von Deutschland. In sonstigen Leinenwaaren ist Deutschland von England verdrängt worden. (O.)

l. 30 pCt. von Deutschland. (M.)

m. Pack- und Sackleinen zum Theil von Deutschland. (M.)

n. (Koll. Ber.) Leinenwaaren kommen jetzt fast ausschließlich aus England, der billigeren Preise in Irland wegen. Der Absatz nimmt von Jahr zu Jahr ab, da Baumwollstoffe aus Gesundheitsrücksichten für Unterkleider vorgezogen werden. Bänder und Litzen aus Elberfeld. (W.)

o. Es werden hier fast nur Irische Leinen konsumirt, die dem hiesigen Geschmacke entsprechend aufgemacht kommen. Wir wissen, daß in Bielefeld gute Leinenwaaren fabrizirt werden, doch haben wir bisher keine zu Gesicht bekommen. (N.)

Seidenwaaren.

a. Aus Deutschland Einiges in Kravaten, Westen, Sammet und Bändern aller Art, das Meiste aber aus Frankreich. (O.)

b. Sammete werden von Deutschland und Frankreich bezogen, Bänder, Litzen ꝛc. zumeist von Deutschland, Gros, Atlas ꝛc. von Frankreich. (N.)

c. Sammetbänder kommen von Crefeld in hübscher Aufmachung, so daß die Waare mit der Französischen von St. Etienne wohl konkurriren kann. Seidene Bänder, Kardeln und Litzen nur von Frankreich, die niedrigeren Klassen von der Schweiz, in welchen Artikeln Deutschland unseres Wissens nicht konkurriren kann. Rohseide nur von England; dieselbe wird hier zu Nähseide verarbeitet; Maschinenseide und Stickseide von Frankreich. (M.)

d. Sammete und Atlas von Deutschland. (W.)

e. Halbseidene Bänder zum Theil von Deutschland. (W.)

f. 25 pCt. von Deutschland. (M.)

g. Meist von Frankreich, halbseidene Waaren von Deutschland. (M.)

h. Sammetbänder, seidene Litzen von Deutschland. (N.)

Strumpfwaaren.

Erheblicher Import, da es im Lande wenige Strumpfwebereien giebt. Deutsches Fabrikat vorwiegend.

a. Größtentheils von Deutschland. (O.)

b. Zum größten Theil aus Deutschland. Das Fabrikat hat sich in den letzten Jahren sehr verbessert. (W.)

c. Beinahe der ganze Bedarf an Strümpfen und Socken wird von Deutschland gedeckt; nur einige feine Spezialitäten kommen von Frankreich. (N.)

d. Vorzugsweise aus Deutschland. (M.)

e. Ebenso. (W.)

f. Baumwollne Strümpfe und Socken nur aus Deutschland. (W.)

g. Baumwollne Strumpfwaaren von Deutschland. Die Sächsische Strumpffabrikation schlägt hier alle anderen. (S.)

h. (Koll. Ber.) Einige Fabrikation im Lande. Das Gros des Bedarfs aus Deutschland. (W.)

i. Nur von Deutschland. (N.)

Andere gewirkte und gestrickte Waaren.

a. Tücher und Jacken aller Art von Deutschland. (O.)

b. Unterhemden und Unterhosen von England und feinere Qualitäten von Frankreich. Außerdem werden Deutsche gewirkte Wollkonfektionen importirt: Damen- und Kinderjacken, Shawls, Cachenez, Pelerinen, sogenannte Apoldawaaren. (N.)

c. Umhänge, Jacken, Westen ꝛc. nur aus Deutschland, baumwollne Unterhemden zum Theil dorther. (W.)

d. (Koll. Ber.) Geringer Bedarf, der aus Berlin gedeckt wird. (W.)

Fertige Kleidungsstücke.

Wenig Import wegen des enormen Zollsatzes von über 130 pCt. des Werthes. Ziemlich gute Schneider im Lande und in der Hauptstadt auch Französische. Frauenkleider meist im Hause angefertigt. Luxuskleider für Damen kommen einige von Paris, auch giebt es in der Hauptstadt Französische Modistinnen.

a. Der hohe Zoll, 132 pCt. vom Werth, reduzirt den Import auf ein Minimum. (N.)

b. (Koll. Ber.) Der Zollsatz von 132 pCt. des Werthes macht Import unmöglich. Frauenkleider werden mit Hülfe der sehr verbreiteten Nähmaschinen im Hause hergestellt. (W.)

Hüte und Hutmacherartikel.

Die Hutmacherei ist ziemlich entwickelt im Lande und die feinere zum Theil in den Händen von Europäern, darunter einige Deutsche Fabriken. Die allgemeine Tracht (neben dem Strohhut) ist ein großer breitkrempiger Filzhut, der aus importirtem Material hier angefertigt wird. Mit dem sogar für die dienende Klasse unerläßlichen Silbertressenbesatz wird großer Luxus getrieben. Die Garnituren sind oft handbreit und pfundschwer. Der sehr bedeutende Import in diesen Tressen kommt meist aus Frankreich. Deutsche Industrie könnte mit einigem Bemühen mehr konkurriren.

a. Hüte nur von Deutschland. (W.)

b. Damen- und Kinderhüte nur von Frankreich, ungarnirt und garnirt, in Italienischem und Englischem Stroh. Huthaar nur Belgisches, Französisches und Englisches, hauptsächlich aber Belgisches Haar, weil es gut und reell geliefert wird. Hutfutter nur von Frankreich, Deutsche Waare nicht bekannt. Hutleder ebenso. In Hutband ist Deutsche Waare billiger, als Französische. (M.)

c. (Koll. Ber.) Für die im ganzen Lande fabrizirten Filzhüte aller Art werden die erforderlichen Materialien, als Kaninchen- und Hasenhaar, Band-, Besatz- und Aufmachungsartikel, aus Deutschland eingeführt. Strohhüte im Lande verfertigt. (W.)

d. Kaninchenhaar von Frankreich und Deutschland. Unsere Silbertressen und Besatzartikel beziehen wir meist über Brazos von Deutschen Fabriken. (N.)

e. Fertige Hüte haben wir in den letzten Jahren aus Deutschland bezogen. Für unsere hiesige Fabrik beziehen wir die Kaninchen- und Hasenhaare in sehr bedeutenden Mengen von Frankreich und Belgien als den Hauptproduktionsländern und die Felbel für Seidenhüte von Puttelange in Lothringen. Unser Schellack kommt aus Deutschland, Hutfutter, Leder und Band aus Frankreich. Wir haben es mehrfach mit Deutscher Waare versucht, die billiger ist, waren aber nicht befriedigt in Betreff der Qualität und Farberichtigkeit. Die unächten Garnituren für den landesüblichen Filzhut (ein sehr großer Artikel) kommen von Lyon. Von Deutschland, welches wahrscheinlich konkurriren könnte, fehlen uns Angebote. (M.)

Posamentierwaaren.

a. Meist von Frankreich. (M.)

b. Posamentierwaare, als Fransen, Litzen ꝛc., zum Theil von Deutschland. (W.)

c. Zum Theil von Deutschland. (M.)

d. Werden am besten von Deutschland bezogen. (S.)

Spitzen, Federn, künstliche Blumen und anderer Damenputz.

Geringer Konsum, nur von den obersten Ständen.

a. Krausen, Rüschen, Plissés erhielten wir bisher nur aus Paris. Neuerdings ist uns von Deutscher Waare etwas bekannt geworden, und wir werden nicht unterlassen, einen Versuch damit zu machen. Spitzen nur von Frankreich und England; hiervon ist ein ziemlicher Konsum, d. h. nur in Imitation des Artikels; von Deutschen Fabrikaten ist uns nichts bekannt. Künstliche Blumen nur von Frankreich, welche in vorzüglicher Qualität von dort geliefert werden; ein vor Jahren in Deutschland gemachter Versuch ließ in Preis, Qualität und Aufmachung zu wünschen übrig. In gestickten Streifen und Zwischensätzen (Maschinenstickerei) ist ein bedeutender Konsum im Lande; sie werden nur von der Schweiz bezogen. Aehnliche Artikel wurden uns von Annaberg angeboten, wir haben aber keinen Grund, von unseren alten Lieferanten wegzugehen. Angefangene Stickereien auf Kanevas ꝛc., Tapisseriewaaren haben wir aus Deutschland (Kassel). Schmelzbesatz und andere derartige Artikel nur von Frankreich, weil die Böhmischen Artikel zu lange unterwegs bleiben und überhaupt nicht so leicht einzukaufen sind, wie in Paris. (M.)

b. Künstliche Blumen von Deutschland. (W.)

c. Blumen theilweise aus Deutschland, theilweise aus Paris. Die Deutschen Blumen stehen den Französischen in Bezug auf Güte und Preiswürdigkeit durchaus nicht nach, wohl aber in Bezug auf Aufmachung. Die Französischen sind derart in den Kartons angeordnet, daß geschmacklose Zusammenstellungen vermieden werden und zugleich der ganze Inhalt mit einem Blick übersehen werden kann, während die Deutschen meist geradezu in die Kartons hineingestopft sind ohne Rücksicht auf den Totaleindruck, nach welchem natürlich die hiesigen Käufer urtheilen. (W.)

d. (Koll. Ber.) Spitzen in billiger Waare aus England. (W.)

e. Künstliche Blumen von Deutschland. (N.)

f. Stickereien und Einsätze (für Unterkleider) kommen von St. Gallen und dem Voigtlande. (M.)

VII.]

Korsör.

Jahresbericht für 1881.

Der Verkehr mit Deutschland ist in allmäliger Zunahme, wozu die am 1. April 1880 errichtete Kaiserlich Deutsche Postdampfschifffahrt „Kiel — Korsör" nicht wenig beigetragen hat. Abgesehen von dem bedeutend gewachsenen Personenverkehr, ist unter Anderm die Deutsche Einfuhr von Salz, Futtermitteln und Holz ungefähr auf das Doppelte gestiegen. Auf der Route Kiel—Korsör wurden etwa 5 000 000 Pfund Güter aller Art von Kiel hierher eingeführt, während die Ausfuhr von hier nach Kiel etwa

14 000 Tonnen Getreide,
25 000 Pfund Fettwaaren,
964 000 „ andere Güter,
2 868 000 „ frische Fische,
900 Stück Pferde,
450 „ Rindvieh,
600 „ Schafe,
45 500 „ Schweine

betragen hat.

VII.]

Fridericia.

Jahresbericht für 1881.[1])

Im Jahre 1881 liefen im hiesigen Hafen im Ganzen 475 Schiffe ein und 495 Schiffe aus. Der Nationalität nach vertheilte sich die letztere Zahl wie folgt:

60 Deutsche,
4 Britische,
20 Norwegische,
27 Schwedische,
364 Dänische.

Hiervon kamen aus den Staaten des Deutschen Reichs: 93 von Preußen (davon 61 von Schleswig-Holstein), 4 von Hamburg, 5 von Lübeck.

Vom Auslande kamen 189 Segelschiffe von 18 412 Tonnen und 5 Dampfschiffe von 1559 Tonnen ein, und es klarirten 163 Segelschiffe von 15 961 Tonnen und 4 Dampfschiffe von 1453 Tonnen dahin wieder aus.

Die Einfuhr direkt vom Auslande zu Schiff bestand aus:

58 917 Pfund Kaffee,
29 889 „ Wein,
1 770 „ Syrup,
9 169 „ Salz,
24 259 „ Reis,
760 000 „ Kleie,
256 000 „ Oelkuchen,
1 028 184 „ Petroleum,
2 300 000 „ Steinsalz,
126 151 „ Tabak,
416 196 „ Manufakturwaaren und Twist,
898 604 „ Metallen,

1 341 Lasten } Steinkohle,
50 810 Tonnen }
2 511 Lasten Dielen und Holz,

Die Ausfuhr nach dem Auslande zu Schiff bestand aus:

452 Tonnen Weizen,
340 „ Roggen,
140 „ Hafer,
35 „ Gerste,
7 400 Pfund Graupen,
618 „ Kaffee,
329 „ Syrup,
12 348 „ Petroleum,
1 200 „ Glasscherben,
40 Tonnen Theer,
120 151 Kannen Sprit,
310 Tonnen Steinkohle.

Die Ausfuhr über die Landgrenze bestand aus:

4 330 Tonnen Weizen,
45 683 „ Roggen,
11 942 „ Gerste,
22 368 „ Hafer,
17 „ Erbsen,
107 750 Pfund Gerstengraupen,
80 Tonnen Malz,
3 177 „ Buchweizen,
377 980 Pfund Hefe,
723 212 „ Stroh,
29 760 „ Thierhaaren,
49 716 „ Wolle,
20 523 „ Wachs,
200 Tonnen Mais,
4 316 „ Butter,
12 463 Pfund Fett,
65 194 „ Talg,
480 121 „ Knochen,
5 888 327 „ frischen Fischen,
100 420 „ gesalzenen Fischen,
383 662 „ Hummern,
71 286 „ Austern,
139 936 „ Wild,
789 120 Stück Eiern,
18 360 Pfund Oel,
502 856 „ grobem Papier,
194 909 „ Holzpapiermasse,
11 330 „ Töpferwaaren,
3 527 „ Handschuhen,
19 780 002 „ rohen Häuten und Fellen,
115 702 „ Speck,
377 665 „ Fleisch,
8 122 Stück Pferden,
16 553 „ Rindvieh,
901 „ Kälbern,
2 754 „ Schafen und Lämmern,
152 379 „ Schweinen,
636 „ Ferkeln.

Der Winter war in den ersten Monaten des Jahres 1881 außergewöhnlich anhaltend und strenge; die Schifffahrt hier war von Mitte Januar bis Ende März durch Eis im Kattegat unterbrochen. Die

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 351.

Fahrt über den Kleinen Belt wurde, wenn auch zuweilen mit großer Schwierigkeit, durch zwei vorzügliche Dampffähren offen gehalten, so daß die Verbindung mit der Insel Fühnen keinen Tag stockte.

Die im Jahresbericht für 1880 erwähnte Vergrößerung des hiesigen Hafens ist jetzt vollendet, und derselbe ist jetzt namentlich als bequemer und sicherer Winterhafen zu empfehlen.

Der Verkehr mit den Deutschen Staaten erfolgt größtentheils per Bahn und ist fortwährend im Zunehmen; insbesondere macht die Eisenindustrie gute Fortschritte.

VII.]

Aalborg.

Jahresbericht für 1880 und 1881.

Die Einfuhr vom Auslande war die nachvermerkte:

		1881.	1880.
Wein	Pfund	179 828	176 203
Spirituosen	Viertel	5 377	4 013
Glaswaaren	Pfund	142 806	124 588
Hopfen	„	11 428	7 743
Steingut	„	17 966	13 197
Porzellan	„	5 277	3 506
Kaffee	„	181 713	162 172
Steinkohle	Commerzlast.	759	1 691
	Tonnen	152 768	112 048
Manufakturwaaren:			
Baumwoll und Leinenzwirn	Pfund	470 567	359 016
rohe Leinenwaaren u. Segeltuch	„	73 041	43 574
Baumwollenwaaren aller Art	„	56 100	57 811
Seidenwaaren	„	4 264	3 723
Wollenwaaren	„	62 833	57 188
Metalle:			
Stangen- und Bandeisen	„	549 898	344 967
andere Metalle	„	803 421	622 757
Oel und Petroleum	„	545 999	724 063
Käse	„	7 083	3 960
Reis	„	62 084	62 939
Steinsalz	„	888 253	772 725
anderes Salz	„	2 107 592	2 332 785
Zucker:			
Kandis und Melis	„	87 519	21 467
Farin w. s. w.	„	105 742	121 027
Syrup	„	28 517	27 335
Thee	„	11 084	11 451
Tabak und Tabakssurrogate:			
Blätter und Stiele	„	1 181 887	1 188 084
Cigarren	„	787	810
Rauchtabak u. s. w.	„	1 424	2 395
Tannen- und Fichtenholz	Commerzlast.	9 827	8 064½
	Kubikfuß	41 631	58 275
Künstlicher Dünger	Pfund	64 926	—
Oelkuchen	„	946 001	—
Kornkleie	„	1 760 706	—
Weizen	Tonnen	4 876	—
Roggen	„	9 490	—

Die Ausfuhr während des Jahres 1881 umfaßte folgende Artikel und Mengen:

		Nach dem Auslande.	Nach dem Inlande.
Getreide und Mehl:			
Weizen	Tonnen	14	—
Weizenmehl	Pfund	351 600	83 649
Roggen	Tonnen	28 115	6 350
Roggenmehl	Pfund	3 368	—
Gerste	Tonnen	5 941	212
Gerstenmehl	Pfund	4 543	11 250
Hafer	Tonnen	1 252	2 193
Kartoffeln	„	845	59
Fleisch	Pfund	2 240	24 322
Speck	„	1 270	2 456
Käse	„	800	58 352
Butter	Tonnen	3 442	1 435
Talg	Pfund	—	26 610
Künstlicher Dünger	„	—	14 400
Lumpen	„	—	17 980
Eier	„	179 995	32 702
Knochen	„	106 748	—
Branntwein	Pott	2 225 872	508 605
Kreide	Pfund	2 236 050	432 140
Hornvieh und Kälber	Stück	9 813	691
Schafe und Lämmer	„	7 279	3 405
Schweine und Ferkel	„	1 438	33
Wolle	Pfund	49 759	67 543
Kalkwolle	„	—	12 315
Häute und Felle	„	—	182 858

Die Handelsflotte der Zollstätte zahlte Ende 1881 im Ganzen 86 Schiffe von 4765½ Tonnen, darunter 6 Dampfschiffe.

XI.]

Algier.

Bericht über die wirthschaftlichen Verhältnisse Algeriens; Schifffahrt und Handel im Jahre 1880 und Deutscher Schiffsverkehr im Jahre 1881.[1])

„Das Jahr 1881 mit seiner Begleitung von Unheil ist dahin. Die Algierer können es mit einem schwarzen Kreuze bezeichnen. Die Dürre, die Ueberschwemmungen, die Massacres, die Insurrektion: alle Kalamitäten zugleich haben in den abgelaufenen zwölf Monaten dieses unglückliche Land betroffen. Doch, statt zurückzuschauen auf unser überstandenes Elend, erheben wir lieber den Blick auf die neue Morgenröthe. Die Dürre ist vorüber, und der Traum des alten Pharao eröffnet uns die Aussicht auf sieben Jahre der Fruchtbarkeit und des Reichthums. Im Osten und Westen geht der Krieg zu Ende. Im Süden der Provinz Oran wird eine dauernde Besetzung die Ruhe unserer äußersten Niederlassungen sichern und in Tunis das Französische Protektorat dem Unternehmungsgeist ein neues Feld eröffnen."

[1]) Vergl. Hand. Arch. 1881 I. S. 456, 319 und 526.

Mit diesen ausdrucksvollen Worten nimmt ein Algerisches Blatt Abschied vom Jahre 1881 und begrüßt 1882. Für gegenwärtigen Bericht bezeichnen sie einen wesentlichen Theil der Vorgänge und Verhältnisse, welche im Folgenden mehr oder minder eingehend zu berühren sein werden, wenn ihnen auch für diesen Zweck eine andere Reihenfolge zukommt.

Das dafür zu Gebote stehende Material ist jedoch diesmal ein besonders spärliches. Das soeben erschienene Buch: Etat de l'Algérie au 31 Décembre 1880 et au 1er Octobre 1881, publié d'après les documents officiels par ordre de M. Louis Tirman, Gouverneur Général Civil, enthält in der Masse seines Details nur wenig von allgemeinem Interesse und das meiste davon auf 1880 bezüglich, und der im November dem Conseil Supérieur erstattete Bericht der Kolonialregierung bewegt sich fast ganz in Allgemeinheiten. Zu dem wenigen, was aus diesen amtlichen Quellen zu schöpfen war, ist das Ergebniß der Kenntnißnahme von den täglichen Vorgängen des öffentlichen Lebens hinzugefügt worden.

1. Schifffahrt und Handel.

Es sind im Jahre 1880 in sämmtliche Algerische Häfen 4086 Schiffe von 1 729 689 Tonnen Gehalt eingelaufen. Frankreich ist daran mit 1 085 568 Tonnen und das Ausland mit 644 121 Tonnen betheiligt gewesen. Die Zunahme im Vergleich zum Jahre 1879 beträgt 40 Schiffe und 376 806 Tonnen.

Die Betheiligung der einzelnen Flaggen war folgende:

Frankreich	mit	1723	Schiffen und	1 101 518	Tonnen,
England	„	576	„ „	411 228	„
Spanien	„	912	„ „	76 366	„
Italien	„	578	„ „	57 785	„
Oesterreich	„	63	„ „	24 591	„
Norwegen	„	54	„ „	21 513	„
Belgien	„	8	„ „	7 215	„
Deutschland	„	10	„ „	6 770	„
Schweden	„	13	„ „	5 457	„
Griechenland	„	16	„ „	4 232	„
Rußland	„	12	„ „	4 136	„
Portugal	„	50	„ „	3 124	„
Amerika	„	3	„ „	2 348	„
Barbareskenstaaten	„	63	„ „	1 567	„
Dänemark	„	2	„ „	951	„
Niederlande	„	2	„ „	746	„
Türkei	„	1	„ „	142	„

Im Jahre 1881 sind an Deutschen Schiffen in den Häfen der Kolonie im Ganzen 22 mit einem Gehalt von 16 247 Tonnen vor Anker gegangen. Davon kommen auf den Hafen von Algier 12 Schiffe von 10 298 Tonnen, auf Oran 4 Schiffe von 2863 Tonnen, auf Philippeville 3 Schiffe von 1050 Tonnen, auf Arzew 2 Schiffe von 1535 Tonnen und auf Bona 1 Schiff von 501 Tonnen. Eines der Schiffe ist in Algier mit großer Haverei angekommen, und ein anderes hat den Hafen nur Behufs Umstauung der Ladung angelaufen. Sämmtliche Schiffe liefen, aus fremden Häfen kommend, mit Ladung ein und gingen mit Ausnahme von zweien, die in Ballast ausliefen, beladen wieder in See, und zwar zwei davon direkt nach Hamburg, die anderen aber nach nichtdeutschen Häfen.

Im Verhältnisse zu den früheren Jahren ist eine Verdoppelung des Verkehrs der Deutschen Schiffe in den Algerischen Häfen zu verzeichnen, jedoch muß dabei angeführt werden, daß ein im Dienste einer Französischen Rhederei stehender Hamburger Dampfer von Havre aus drei Fahrten nach Algier und Oran unternommen und ein anderer Dampfer zweimal Algier besucht hat, und wenn dieser Thatsache Rechnung getragen wird, die Zahl der verschiedenen einklarirten Deutschen Schiffe sich auf 19 reduzirt findet.

Der Gesammtwerth der Einfuhr nach Algerien belief sich im Jahr 1880 auf 303 434 641 Franken und der Werth der Ausfuhr aus der Kolonie auf 168 835 136 Franken, der ganze Handel also auf 472 269 777 Franken, oder 48 225 254 Franken mehr als im Vorjahre, wovon 31 308 529 Franken auf die Zunahme der Einfuhr und nur 16 916 745 Franken auf die der Ausfuhr fallen.

Der Werth der Einfuhr vertheilt sich auf die verschiedenen Waarenkategorien wie folgt:

Salzfleisch	für	782 989	Franken.
Käse	„	1 193 351	„
Schweinefett	„	682 711	„
Gesalzene oder geräucherte Fische	„	286 493	„
Mehl	„	2 335 512	„
Reis	„	1 100 148	„
Kartoffeln	„	713 921	„
Getrocknete Hülsenfrüchte oder deren Mehl	„	658 410	„
Frisches Obst	„	669 257	„
Trockene oder gedörrte Früchte	„	3 354 873	„
Oelhaltige Früchte	„	1 072 881	„
Confituren	„	132 644	„
Roher Zucker	„	1 135 362	„
Raffinirter Zucker	„	12 940 055	„
Kaffee	„	5 867 136	„
Pfeffer und Piment	„	717 461	„
Tabaksblätter	„	3 436 607	„
Olivenöl	„	1 557 000	„
Fette Oele	„	3 054 427	„
Rohes oder behauenes Bauholz	„	3 900 044	„
Safran	„	85 150	„
Hopfen	„	49 439	„
Verschiedene Materialwaaren	„	7 145 213	„
Steinkohle	„	1 467 438	„
Eisen- und Stahlartikel	„	10 691 240	„
Gemeine Seife	„	3 342 131	„
Verarbeitetes Stearin	„	6 224 840	„
Wein	„	7 006 402	„
Branntwein und Weingeist	„	2 067 109	„
Grobe Töpferwaaren	„	233 007	„
Fayence, Porzellan, Steingut	„	1 382 847	„
Glaswaaren	„	2 510 130	„
Baumwollenstoffe	„	67 757 348	„
Hänfene Stoffe	„	10 002 489	„
Wollenstoffe	„	16 132 096	„
Seidenstoffe	„	2 688 779	„
Papier und Karton	„	4 910 473	„
Felle und verarbeitetes Leder	„	15 670 718	„
Taue, Stricke und Netze	„	909 182	„
Maschinen	„	2 951 488	„
Metallwaaren	„	8 929 078	„
Kramwaaren	„	3 136 088	„
Holzwaaren	„	1 855 975	„
Möbel	„	1 582 086	„
Effets à usage	„	10 509 226	„
Andere Waaren	„	65 850 927	„

Der Werth der Ausfuhr vertheilt sich folgender Weise:

Lastthiere	für	1 574 700	Franken.
Rindvieh	„	4 076 260	„
Wollvieh	„	9 406 200	„
Blutegel	„	6 570	„
Rohe Häute	„	5 607 908	„
Wolle	„	13 211 921	„
Seide	„	182 111	„
Rohes Wachs	„	72 398	„
Roher Talg	„	89 791	„
Getrocknete, gesalzene und geräucherte Fische	„	1 319 773	„
Rohe Korallen	„	323 730	„
Knochen, Hufe und Hörner	„	227 059	„
Weizen	„	27 973 075	„
Gerste	„	18 110 740	„
Hafer	„	4 116 644	„
Mehl	„	757 000	„
Brot und Schiffszwieback	„	199	„
Trockene Gemüse	„	1 178 186	„
Frische Tafelfrüchte	„	1 678 418	„
Getrocknete oder gedörrte Früchte	„	4 923 096	„
Tabaksblätter oder -Rippen	„	2 988 469	„
Olivenöl	„	354 399	„
Roher Kork	„	5 299 020	„
Binsen und Rohr (Alfa)	„	11 134 276	„
Leinsamen	„	1 866 181	„
Rohe Baumwolle	„	24 500	„
Palmblätter	„	94 725	„
Palmfasern (crin végétal)	„	2 329 540	„
Krapp	„	2 250	„
Lohrinde	„	2 687 457	„
Frische Gemüse	„	337 220	„
Viehfutter	„	276 212	„
Lumpen	„	674 503	„
Marmor	„	9 756	„
Eisenerz	„	9 542 547	„
Kupfererz	„	1 490 430	„
Bleierz	„	2 006 505	„
Blei	„	6 930	„
Fabrizirter Tabak	„	1 296 768	„
Wein	„	432 975	„
Holzarbeiten	„	2 424 332	„
Gegenstände für Sammlungen	„	928 134	„
Andere Waaren	„	26 792 228	„

Bei der Ausfuhr von Getreide ist im Vergleich zum Jahre 1879 ein Mehrwerth von 14 Millionen, dagegen bei der Ausfuhr von Vieh eine Abnahme von 12 Millionen zu konstatiren. Das erstere Ergebniß ist der guten Ernte von 1880 zu verdanken, und die letztere Thatsache hat ihren Grund in Futtermangel und Viehseuchen, worunter die Heerden in den südlichen Gegenden der Kolonie zu leiden hatten. Nach den offiziellen Angaben hat die Seuche in der That nahezu 2 Millionen Stück Vieh, hauptsächlich Schafe, weggerafft, und die Eingeborenen besaßen in Folge dessen Ende 1880 1 800 153 Schafe, 174 891 Ziegen, 39 110 Stück Rindvieh und 2539 Pferde weniger als 1879.

Eine Werthzunahme von 3 Millionen Franken hat ebenfalls der Export von Alfa aufzuweisen. In den vier Jahren 1877 bis 1880 sind von dieser Fiberpflanze 273 448 Tonnen zur Ausfuhr gelangt, und zwar gingen davon 200 044 Tonnen nach England, wo Papier daraus bereitet wird, 57 539 Tonnen nach Spanien, wo die Stengel gebleicht und zur Korbflechterei wieder exportirt werden, 2777 Tonnen nach Frankreich und 1853 Tonnen nach anderen Ländern.

Die von der Algerischen Zollbehörde im Jahre 1880 erhobenen Abgaben jeder Art beliefen sich auf 12 079 598 Franken, wovon 6 845 328 Franken der Staatskasse und 5 234 270 Franken als Ertrag des Octroi de mer der Kolonie, d. h. den Gemeinden nach dem Verhältnisse ihrer Einwohnerzahl, zugeflossen sind.

Durch die Verordnung vom 25. September 1880 ist der Tarif des Octroi de mer für die Periode vom 10. Oktober 1880 bis 1. Januar 1884 wie folgt festgestellt worden:

1. Erhöht für 100 Kilogramm auf:

Käse	6	Franken.
Fleisch, gesalzen oder geräuchert	6	„
Schweineschmalz	6	„
Talg, Schaffett und Wagenschmiere	5	„
Gewöhnliche Seife	5	„
Zuckerwaaren und Konserven in Zucker	20	„
Chokolade	15	„
Kaffee und Kaffeesurrogate	10	„
Zucker, roher, raffinirter und Traubenzucker	10	„
Fremder, nicht verarbeiteter Tabak	20	„
Lichte	20	„
Piment	35	„

2. Neu aufgelegt:

Frische Früchte	2	Franken.
Trockene Früchte	2	„
Oelsamen	2	„
Olivenöl	5	„
Oel von Oelsamen	5	„
Butter	5	„
Parfumirte Seife und Parfumerien	10	„
Eisen in platten, runden oder viereckigen Barren mit Ausnahme von Schienen	25	Centimen.
Gußeisen und verarbeitetes Eisen mit Ausnahme landwirthschaftlicher Werkzeuge und Maschinen aller Arten	50	„
Fayence, Porzellan und Töpferwaaren	2	pCt. des Werths.
Baumaterial	2	„ „ „
Glas- und Krystallwaaren	5	„ „ „
Spielkarten	10	„ „ „
Rohes oder gesägtes Holz	1	Frank. f. d. Ster.
Frische Austern	5	„ f. d. Tausend.
Mineralwasser	5	„ f. d. Hektoliter.

Nach dem im November dem Generalrathe von Algier abgestatteten Berichte der Kolonialregierung hat sich der Ertrag des Octroi de mer durch die neuen Zollsätze in den drei ersten Vierteljahren von 1881 im Vergleiche mit dem Vorjahre um 50 pCt. erhöht. Die an die Gemeinden in diesen drei Vierteljahren vertheilte Summe betrug 1880 3 161 504 Franken, 1881 aber 4 912 555 Franken.

2. Innere volkswirthschaftliche Verhältnisse.

Die landwirthschaftliche Produktion Algeriens hat im Jahre 1881 durch die unzureichende Regenmenge um so schwerer gelitten, als

dieses Jahr mehreren trockenen Jahren gefolgt ist, in deren Verlaufe Quellen und Wasserläufe versiegt sind und sogar die Baum- und Strauchvegetation zu verkümmern begonnen hat. Mit ängstlichen Gefühlen hat die Bevölkerung angefangen, an eine fortschreitende Vertrocknung zu glauben, welche der zunehmenden Entblößung des Landes von Bäumen und Sträuchen durch die Fortschritte des Anbaues, durch schlechte Waldwirthschaft und durch die häufigen Waldbrände zugeschrieben worden ist. Ungewöhnlich reiche Regengüsse und Schneefälle haben in den letzten Monaten des Jahres dieser übertriebenen Besorgniß entgegengewirkt und für 1882 ein reiches Jahr in Aussicht gestellt. Seit Menschengedenken ist nicht nur in den Gebirgen, sondern bis an die Grenzen der Sahara keine so große Wasser- und Schneemasse gefallen, welche letztere an manchen Orten die Höhe von einem Meter und mehr erreicht und unter anderem im Ksar Zenina 72 der leichtgebauten und mit platten Dächern versehenen Häuser eingedrückt hat. Verheerende Fluthen sind in den Provinzen Konstantine und Oran der langen Dürrung gefolgt und haben Menschen und Viehheerden mit sich fortgerissen. Von diesen Unglücksfällen abgesehen, hat nicht nur die reichliche Durchwässerung des Bodens zum Vortheil der Bestellung der Felder, sondern zugleich die Gewißheit, daß die versiegten Quellen wieder erscheinen und während des kommenden Sommers ausdauern werden, die Bevölkerung mit neuem Muthe erfüllt.

Nicht ohne Grund hat indessen eine zur Förderung der Wiederbewaldung des Landes entstandene Bewegung sich durch diese Thatsache nicht in ihren Bestrebungen irren lassen. Mit Recht ist darauf hingewiesen worden, daß plötzliche Verheerungen durch unmäßige Regengüsse nicht minder, als herrschende Dürrung eine Folge der Baumlosigkeit sind. In der That reichen bis tief in die Wüste hinein die während der meisten Zeit trockenen, tief eingeschnittenen Flußbetten, welche so plötzlich zuweilen sich mit reißenden Strömen füllen, daß es zu Zeiten gefährlich ist, an ihrem Rande zu kampiren. Die Ligue de reboisement, welche sich im letzten Herbste gebildet hat, wird also wohl ihre Bemühungen fortsetzen. Sie ist mit starken Ueberredungsmitteln aufgetreten. „Jedes von seinen Wäldern entblößte Land" — so hat ihr Aufruf begonnen — ist dem Tode verfallen. Ein solches Land ist Algerien. Die wenigen Wälder, welche ihm der Zahn seiner Heerden überlassen, droht der brandstiftende Araber in wenigen Stunden zu vernichten. Sollen wir, bevor wir der Gefahr zu begegnen suchen, den „psychologischen Moment" abwarten, in welchem die Frage sich vor uns erhebt, ob wir Algier aufgeben müssen?"

Unter den die fortschreitende Entwaldung bewirkenden Vorgängen ist die Niederbrennung der Wälder durch die Eingeborenen hervorgehoben worden. Das vergangene Jahr hat sich dadurch in Zusammenhang mit der unter den Eingeborenen ausgebrochenen, gegen die Französische Herrschaft gerichteten Bewegung unglücklich ausgezeichnet. In einem früheren Berichte ist der ausgedehnten Waldbrände in der Provinz Konstantine gedacht, welche mit Grund den Aufstandsplänen der eingeborenen Mohamedaner zugeschrieben worden sind. Seitdem hat sich ergeben, daß 90 559 Hektar in einem Werthe des vernichteten Forstbestandes von 6 257 350 Franken niedergebrannt worden sind. Ein Theil der inbegriffenen Domänenwälder hat aus Korkeichen bestanden, deren Ertrag auf 14 Jahre verpachtet gewesen ist.

Nicht alle in Algerien vorkommenden Waldbrände sind indessen dem üblen Willen der Eingeborenen zuzuschreiben. Es verdient als eine die Algerische Volkswirthschaft betreffende Thatsache erwähnt zu werden, daß, von unabsichtlichen Ursachen abgesehen, die durch die fortschreitende Bodenkultur von alten Weidegründen zurückgedrängten Araberstämme Waldland in Weideland umzuwandeln bestrebt sind. Es ist damit eine Frage berührt, welche das zukünftige Schicksal eines großen Theils der eingeborenen Bevölkerung betrifft und ohne Zweifel noch zu einer schwierigen Aufgabe der Algerischen Verwaltung führen wird.

Unter den nachtheiligen Wirkungen, welche im Verlaufe des Jahres durch den Aufstand der Araber auf die Algerische Volkswirthschaft ausgeübt worden sind, bildet die Ermordung der Spanischen Arbeiter in dem Alfareviere von Saida mit ihren Weibern und Kindern eine besonders unglückliche Thatsache. Außer der dadurch verursachten Unterbrechung des Alfageschäfts ist der Schrecken so groß gewesen, daß er an 7000 Spanier zur Rückkehr in ihr Vaterland veranlaßt hat. Nur hat dieses ihnen so wenig zu bieten vermocht, daß trotz allen überstandenen Gefahren die Mehrzahl dennoch Algerien vorzuziehen scheint. Ein großer Theil dieser Flüchtlinge ist nach einiger Zeit wiedergekommen, und die Spanische Einwanderung hat seitdem in Oran wieder ihren steten Verlauf genommen. Seit dem Monat September sind daselbst wieder 5493 Spanische Einwanderer gelandet. Daß im Allgemeinen die durch den Aufstand bewirkte Unsicherheit, vornehmlich an den Grenzen der nach Süden vorschreitenden Ansiedelungen, auf deren Fortgang und Erfolge hat nachtheilig wirken müssen, versteht sich von selbst.

Um die Zeit des Jahreswechsels hat dieser Zustand nicht mehr bestanden. Sicherheit ist zurückgekehrt, und in allen Theilen des Landes steht nicht nur für 1882 eine reiche Ernte in Aussicht, sondern die in den letzten Monaten gefallenen Regengüsse haben schon vor Ende des abgelaufenen Jahres die hohen Flächen des Inneren mit reichlichem Futter und Wasser für die erschöpften Heerden der Eingeborenen versorgt. Die Nachwirkung der überstandenen Dürrung aber wird gemildert durch eine ausgiebige Unterstützung der dadurch in Noth gekommenen Landbevölkerung, sowohl der Ansiedler, wie der Eingeborenen, für welchen Zweck nicht nur die Französische Deputirtenkammer 2 Millionen Franken bewilligt, sondern überdies eine dafür veranstaltete Lotterie 5 Millionen Franken zur Verfügung gestellt hat. Auch für die durch die Ueberschwemmungen in Noth gekommenen Gemeinden sind Sammlungen ins Werk gesetzt worden.

Zur Darstellung des Standes und Ganges einzelner Zweige der Algerischen Volkswirthschaft im Jahre 1881 fehlt — da auch die Schlüsse, welche sich aus der oben mitgetheilten Ausfuhrtabelle ziehen lassen, nur das Jahr 1880 betreffen — fast alles Material. Aus dem im November dem Conseil Supérieur abgestatteten Berichte der Kolonialregierung ergiebt sich indessen einiges Wenige, was hier erwähnt zu werden verdient. So über den Algerischen Bergbau. Danach sind bis jetzt in Algerien im Ganzen 36 Bergwerke konzessionirt. Dazu sind im Verlaufe von 1881 drei neue Konzessionsgesuche gekommen, und zwar zur Ausbeutung von silberhaltigen Bleierzen, Zinkerzen und Eisenerzen. Aus den in 1881 in Betrieb befindlichen Gruben hat nach besagter Quelle der Fiskus 38 419 Franken bezogen.

Mit der Volkswirthschaft in genauester Verbindung stehen die in der Herstellung von Kommunikationswegen, im Hafenbau und in der Wasserversorgung durch öffentliche Arbeiten gemachten Fortschritte. Durch Gesetz vom 2. August 1880 ist ein im Ganzen 750 Kilometer betragendes Eisenbahnnetz beschlossen worden, an dessen Ausführung gearbeitet wird. Im Jahre 1881 sind drei neue Sektionen dem Verkehr übergeben, zwei neue Bahnen im Bau in Angriff genommen, drei neue Bahnen konzessionirt worden und haben zahlreiche Eisen-

bahnprojekte zur Beurtheilung und Beschlußnahme vorgelegen. — Von den zehn klassirten Nationalstraßen des Algerischen Gebiets sind acht weiter nach dem Inneren fortgeführt worden. In den Häfen von Oran, Tenes, Algier, Dellys und Philippeville wurden theils begonnene Arbeiten weitergeführt, theils neue Werke begonnen, und für Mostaganem und Bona sind Pläne zu solchen in Prüfung. Ueber die Brunnenbohrungen in der Provinz Konstantine, welche im Wesentlichen einer nach Süden führenden Straßenlinie folgen, sowie über diejenigen in anderen Landestheilen, wird in dem Bericht nur gesagt, daß sie mit Erfolg fortgesetzt werden, und erwähnt wird, daß mit der Verwendung der zur Beschaffung von Trinkwasser bewilligten 700 000 Franken begonnen worden sei. Nicht überall scheint man indessen in der Lösung dieser hier eine Lebensfrage bildenden Aufgabe in sehr glücklicher Weise vorzugehen. Der Wassermangel in der Stadt Algier ist im verflossenen Sommer so groß gewesen, daß man an den Brunnen gekämpft hat, und daß zuweilen auf ein Glas Trinkwasser stundenlang hat gewartet werden müssen. Verschiedene zur Abhilfe dieses die Stadt betreffenden Nothstandes unternommene Arbeiten machen aber den Eindruck einer der Privatspekulation dienenden Planlosigkeit.

Von größerem Einfluß auf die Entwickelung der Algerischen Volkswirthschaft, als auf den ersten Blick scheinen sollte, ist das Bestreben, die Hauptstadt zu einem klimatischen Kurorte zu machen. Man kann sagen, daß die hauptsächlichste Aufmerksamkeit des Detailhandels und der kleinen Geschäfte, wie nicht minder die der Bauunternehmer und Hauseigenthümer der Stadt und ihrer nächsten Umgebung auf die erwarteten Winterkurgäste gerichtet ist, deren Ausbleiben, wie in gegenwärtiger Saison, als eine Kalamität empfunden wird. Indem mit dieser Richtung der hauptstädtischen Kleinwirthschaft sich die herrschende Ansicht, daß, wer es vermag, im Sommer dem hiesigen Klima entfliehen sollte, mit der Spekulation auf den Winter sich also die Furcht vor dem Sommer verbindet, erleidet nicht nur die ganze wirthschaftliche Thätigkeit eine regelmäßig wiederkehrende Unterbrechung, sondern es setzt sich auch eine unsichere und unsolide Spekulation, von welcher in Algier die ganze kleine Geschäftswelt beherrscht ist, an die Stelle steter und ausdauernder Arbeit, — ein Zustand, welcher dem Leben in einem kleinen Badeorte entsprechen mag, aber in der Hauptstadt einer ausgedehnten Kolonie nur von ungünstigem Einfluß auf das koloniale Leben überhaupt sein kann. So muß der verständige Beurtheiler es als ein Glück für die Kolonie betrachten, daß im Uebergange von 1881 auf 1882 die Zahl der Winterkurgäste hier verschwindend klein ist, und es ist dem Lande für sein Gedeihen zu wünschen, daß es in folgenden Jahren nicht anders sein möge. Allerdings haben diesmal vorübergehende Zustände viele Europäer abgehalten, für den Winter ihren Aufenthalt in Algier zu nehmen, gewiß aber haben auch auf der einen Seite die sozialen Zustände, auf der anderen die durch fortgesetzte Erfahrungen sich mehr und mehr begründenden Zweifel an der Heilsamkeit des hiesigen Winterklimas, namentlich für Brustkranke, abhaltend gewirkt, und diese dauernden Ursachen werden fortwirken. Ein angesehener hiesiger Arzt ist dem Vorurtheil in Betreff der therapeutischen Vorzüge des Algerischen Klimas in einer im letzten Sommer erschienenen Schrift unter dem Titel: „Le climat d'Alger et les maladies de poitrine devant le Congrès d'Alger" entgegengetreten. Diese Schrift ist jedoch nicht in den Buchhandel gekommen und nahezu todtgeschwiegen worden. Aus einer der auf die Vorstadtgemeinde Mustapha und das darin gelegene Hospital bezüglichen Listen kann zur Beleuchtung des hygienischen Charakters des Klimas von Algier die Thatsache angeführt werden, daß beispielsweise in der Woche vom 14. bis 20. März letzten Jahres von 19 in der Gemeinde Mustapha und dem in derselben gelegenen Hôpital civil vorgekommenen Todesfällen 13 durch Krankheiten der Brustorgane veranlaßt waren.

Auch über den Fortgang der Ansiedelung enthält der oben erwähnte Bericht nur einige Angaben. Es wird darin gesagt, daß im letzten Jahre 1450 Familien, also, die Familie im Durchschnitt zu vier Personen gerechnet, 5800 Individuen, neu angesiedelt worden seien. Eine der angesehensten Algerischen Zeitungen behauptet indessen dagegen, nach Abzug der schon in der Auswanderungsstatistik des Jahres 1880 enthaltenen, sowie der für das Jahr 1882 projektirten Ansiedelungen schmelze die Zahl der wirklich auf das Jahr 1881 kommenden neuen Ansiedelungen von 5800 auf 172 Personen zusammen.

Im Allgemeinen leidet die Algerische Kolonisation an ihrer in gewissem Grade unvermeidlichen Künstlichkeit. Ansiedler mit einigem Vermögen können allerdings Privatland kaufen, wo sie solches käuflich finden, und sind dann in der Wahl ihres Niederlassungsortes frei. Auch besteht darin keine Beschränkung rücksichtlich der Nationalität. Auf diesem Wege aber erwirbt die Kolonie nur eine verschwindend kleine Zahl neuer Ansiedler, und die Tausende von einwandernden Spaniern und Italienern vermehren nur ein verhältnißmäßig zahlreiches Proletariat. Neues Land ist nur vom Staate zu erwerben, welcher dasselbe, unter ganz bestimmten Bedingungen und nur an Französische Bürger, bloß unentgeltlich vergiebt. Indessen ist nicht nur längst über alles ursprüngliche Domänenland auf diese Weise verfügt, sondern es sind auch die aus dem Ertrage des Rückkaufs sequestrirter Landbestände der Eingeborenen gebildeten Fonds zu Landankäufen für die unentgeltliche Vergebung an Französische Ansiedler erschöpft, so daß eine von der Regierung nach dem System der unentgeltlichen Vergebung betriebene Kolonisation nur mit Hilfe beträchtlicher der Kolonialregierung zu Landankäufen und Expropriationen von Ländereien der Eingeborenen zur Verfügung gestellter Summen fortgeführt werden kann. Anerkannt ist aber auch zugleich, daß das System der unentgeltlichen Landvergebung an Französische Bürger unter den bisherigen Bedingungen, welche dem Ansiedler für die ersten fünf oder drei Jahre die Möglichkeit des Hypothekarkredits abschneiden, nicht aufrecht zu halten ist, und man soll sich jetzt der Ansicht zuneigen, daß zum System des öffentlichen Verkaufs des der Besiedelung zugewiesenen Staatslandes übergegangen werden müsse. Aber auch dieses System stößt auf lebhafte Einwendungen, und die ganze Angelegenheit befindet sich im Stadium einer unentschiedenen Frage.

Unter den Vorgängen, welche für Algerien das Jahr 1881 kennzeichnen, nimmt der Aufstand eines Theils der mohammedanischen Bevölkerung die Aufmerksamkeit in Anspruch. Die Bewegung scheint zum Wenigsten für jetzt ihre Bedeutung verloren zu haben. Die drei Marabuts, mit deren Vereinigung das von Bu Amema eröffnete Unternehmen neue Kraft zu gewinnen und einen neuen Anlauf zu nehmen gedroht hat, sind gegen Ende des Jahres fast ganz verschollen, und so scheint es, als ob ein gewisser Grad von Ruhe und Sicherheit — ob dauernd oder nur vorübergehend, läßt sich für jetzt nicht entscheiden — wieder hergestellt sei.

Die im Jahre 1880 beschlossene Ausdehnung des Civilterritoriums ist im Jahre 1881, noch unter der Verwaltung des vorigen Generalgouverneurs, im Wesentlichen durchgeführt und das dazu erforderliche Beamtenpersonal eingesetzt worden. Für die eingeborne Bevölkerung des eingeschränkten territoire de commandement ist die militärische Verwaltung erhalten und dem Kommandanten des

19. Armeekorps mit besonderem Dekret vom 20. August 1881 neu übertragen worden. Nach dieser neuen Abgrenzung hat am 1. Oktober 1881 die ansäßige Bevölkerung Algeriens im Civilterritorium 273, im Militärterritorium 21, zusammen also 294 konstituirte Gemeinden gebildet.

IV.] **Archangel.**

Jahresbericht für 1881.[1])

Roggen. Das Gouvernement Wjatka hatte eine befriedigende Ernte, doch sind die Zufuhren bisher unbedeutend, wenngleich die Preise hoch sind. Das Gouvernement Wologda hat freilich kaum eine Durchschnittsernte erzielt, da aber der Süden unseres Reiches eine außergewöhnlich reiche Ernte hatte, so ist zu erwarten, daß bei genügender Zufuhr im Frühling die Preise herabgehen werden und das Roggenmehl nicht bedeutend höher als zu 115 bis 120 Kopeken das Pud verkauft werden wird.

Hafer ist sowohl quantitativ, wie der Schwere nach weniger gut gerathen als im Vorjahre; es heißt, das Produkt soll stellenweise nicht in vollkommen reifem Zustande eingeheimst worden sein. Doch kann bei Vorsicht im Ankauf wohl eine Qualität und auch Quantität geschafft werden, die den letztjährigen Verschiffungen gleichkommt. Da aber aus einigen Kreisen der den Hafen von Archangel versorgenden Provinzen bedeutende Quantitäten ihren Weg nach St. Petersburg nehmen und die Konkurrenz von Jahr zu Jahr bedeutender wird, so darf man kaum auf niedrige Preise sich Hoffnung machen.

Leinsamen. Das Ergebniß verspricht ein dem des vergangenen Jahres gleiches zu werden.

Flachs. Im Gouvernement Wjatka ist der Flachs in allen Beziehungen recht befriedigend gerathen, dagegen lieferten die Gouvernements Wologda, Jaroslaw, Kostroma und Wladimir nur ein kurzes Gewächs, und in Folge dessen ist von den höheren Gattungen weniger zu erwarten; auch quantitativ wird das Erträgniß als unter einer Durchschnittsernte stehend geschildert. Da das Wetter den Röstungsprozeß in den meisten Gegenden begünstigt haben soll, so wird wohl die Qualität unserer nächsten Lieferungen nicht unter die der letztjährigen fallen, besonders da noch ein Theil Waare von der Ernte des vorhergegangenen Jahres auf den Markt kommt. Die einheimischen Spinnereien haben in den letzten Monaten lohnende Geschäfte gemacht und bieten jetzt, um ihre Bedürfnisse zu decken, Preise, die fürs Erste nicht im Einklang mit denen stehen, die der ausländische Markt notirt.

Theer und Pech. Da die Preise voraussichtlich sich heben werden, so ist anzunehmen, daß die Produzenten im Stande sein werden, ein größeres als das vorjährige Quantum auf den Markt zu bringen.

Ladematten. Der von Jahr zu Jahr sich steigernde Forstzoll schmälert immer mehr die Produktion dieses Artikels; auch das Inland verbraucht viel davon für Mattensäcke zum Transport von Getreide. In Folge dessen steht wohl nur eine höchst beschränkte Zufuhr in Aussicht.

Holz. Auch dieser Artikel hat eine bedeutende — wohl 50 pCt. und mehr — Steigerung des Zolles erfahren; zugleich bewirken anderweitige beschränkende Maßregeln in Betreff des Fällens der Stämme eine bedeutende Vertheuerung des Artikels und eine nur sehr beschränkte Anfertigung.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 388.

Einfuhr.

Waaren.	Aus Deutschland. Menge. Pud	Aus Deutschland. Werth. Slb.-Rbl.	Ueberhaupt. Menge. Pud	Ueberhaupt. Werth. Slb.-Rbl.
Mais	984	1 000	35 538	36 000
Cement	581	250	2 480½	1 985
Steinkohle	—	—	144 355½	11 685
Salz	—	—	245 677	41 999
Früchte, frische	136	440	774	3 002
„ getrocknete	233	1 595	233	1 595
Kaffee	1051	10 240	1 339¾	13 770
Thee, schwarzer	47⅝	940	269 1/10	4 470
Wein in Fässern	4141	29 345	4 366½	31 360
	Flaschen		Flaschen	
„ in Flaschen	897/1	1 245	1478/1 6/2	1 986
Champagner	1270/1 240/2	2 950	1270/1 261/2	2 965
	Pud		Pud	
Bier und Porter in Fässern	92¾	285	99	295
	Flaschen		Flaschen	
Bier und Porter in Flaschen	—	—	1391/1 1236/2	784
	Pud		Pud	
Rauchwerk	3⅞	1 975	81¼	13 355
Eisen	—	—	950½	2 416
Kupfer	—	—	106⅞	1 490
Blei	—	—	740⅜	1 950
Petroleum	3809½	9 200	3 809½	9 200
Oelfarben	56	260	1 023⅝	3 253
Soda, gebrannte	123⅝	150	3 193⅞	3 550
„ kaustische	—	—	2 134⅜	4 600
Baumöl	3840⅝	26 724	4 532	31 620
Werkzeuge	—	—	195¼	3 939
Maschinen u. Apparate	1	10	584⅝	3 948
Verschiedenes	—	12 695	—	791 464
Zusammen	—	99 304	—	1 022 681

Ausfuhr.

Waaren.	Nach Deutschland.	Ueberhaupt.
Leinsamen	Tschetwert —	62 416
Hafer	„ 2 255	357 378
Roggen	„ 3 000	8 709
Flachs	Pud —	613 722
Werg und Codilla	„ —	373 660
Thran	„ 10 784	10 784
Federn	„ 1 980	2 200
Butter	„ —	1 545
Tauwerk	„ —	3 958
Mehl und Grütze	„ —	442 720
Theer	Fässer —	82 056
Pech	„ 2 010	17 379
Rindfleisch	„ 716	1 724
Robbenfelle	Stück 1 053	1 053
Ladematten	„ 4 300	92 700
Dielen, Latten und Planken	Standard-Dutzend —	294 886

Der Gesammtwerth dieser Ausfuhr war 9 187 300 Rubel, gegen im Vorjahre 10 631 350 Rubel. Sie wurde durch 306 Segelschiffe, 90 Dampfschiffe und 219 Küstenfahrer besorgt.

Am Jahresschlusse bestanden die Platzvorräthe an Ausfuhrartikeln aus 1600 Tschetwert Hafer, 55 700 Pud Flachs, 4600 Pud Werg und Codilla, 1000 Fässern Theer und 5000 Stück Lagematten.

Deutsche Schiffe gingen 123 ein und aus, und zwar 97 Segelschiffe und 26 Dampfschiffe. 112 derselben (87 Segelschiffe und 25 Dampfschiffe) kamen in Ballast ein (davon 1 Segelschiff mit Salz als Ballast), 11 (10 Segelschiffe und 1 Dampfschiff) beladen. Sie liefen sämmtlich beladen aus.

Nichtdeutsche Schiffe kamen aus Deutschen Häfen 6 (4 Norwegische und 2 Dänische), alle in Ballast, und zwar 3 aus Hamburg, je 1 aus Bremen, Bremerhaven und Emden. Nach Deutschland wurden nichtdeutsche Schiffe nicht expedirt.

In den zum Archangeler Konsulatsbezirk gehörigen Häfen Onega, Soroga und Mesen kamen an und wurden mit Holz expedirt:

in Onega 70 Schiffe von zusammen 8792 Lasten, unter ihnen 10 Deutsche von 2035½ Lasten,
„ Soroga 27 Schiffe von zusammen 5133 Lasten, unter ihnen 12 Deutsche von 2346 Lasten,
„ Mesen 20 Schiffe von zusammen 3471 Lasten, unter ihnen 1 Deutsches von 150 Lasten.

XI.] **Port Louis** (Mauritius).

Jahresbericht für 1881.[1])

Während des verwichenen Jahres sind im Hafen von Port Louis 21 Deutsche Schiffe von zusammen 5205 Tonnen ein- und ausgegangen, von denen 10 in Ballast kamen und 3 in Ballast, 12 mit Zucker versegelten. Dies zeigt eine erhebliche Abnahme der Zahl und des Tonnengehalts der hier verkehrenden Deutschen Fahrzeuge, die um so schwerer zu erklären ist, als in den betreffenden zwölf Monaten der Verkehr zwischen unserer Insel und der Kapkolonie, in welchem regelmäßig die Deutschen Schiffe hauptsächlich beschäftigt sind, zugenommen hat und gänzlich den Segelschiffen zugefallen ist, da eine Mitbewerbung von Dampfern nicht stattfand. Bemerkenswerth ist, daß die Zahl Britischer Fahrzeuge mittlerer Tragfähigkeit allmälig sich verringert, wogegen Deutsche Schiffe gleicher Kategorie in größerer Zahl erscheinen, und wenn man in Betracht zieht, daß im Verkehr mit den Britischen Kolonien in Australien und Südafrika Schiffe von 300 bis 500 Tonnen Gehalt größern vorgezogen werden, so erscheint es überraschend, daß nicht statt einer Abnahme der Zahl diesen Hafen besuchender Deutscher Fahrzeuge passenden Tonnengehalts vielmehr eine Zunahme solcher stattgefunden hat.

Nach amtlichen Aufstellungen waren Anzahl und Tonnengehalt der Deutschen Schiffe, welche in den letzten fünf Jahren ankamen, die folgenden:

1877	32 Schiffe, messend	5 939 Tonnen,
1878	38 „ „	7 914 „
1879	40 „ „	8 158 „
1880	41 „ „	15 261 „
1881	23 „ „	5 596 „

Die Frachtsätze bewegten sich im Jahre 1881 in folgenden Grenzen: nach Cork für Order 35 bis 41½ Schillinge, nach Adelaide 20 bis 22½, nach Melbourne 20 bis 38½, nach Sydney 20 bis 40, nach Neuseeland 37½ bis 40 Schillinge — alles mit 5 pCt. Primage —, nach Bombay 10 bis 14½ Annas pro Sack.

Der Werth der Einfuhr war in den Jahren 1877 bis mit 1880 der nachvermerkte:

	Aus Großbritannien u. Irland. Rupien.	Aus Britischen Besitzungen. Rupien.	Aus fremden Ländern. Rupien.	Zusammen. Rupien.
1877	5 712 750	10 024 320	7 857 420	23 594 490
1878	4 345 156	10 622 676	7 325 630	22 293 462
1879	3 784 378	12 464 150	7 249 590	23 498 118
1880	3 844 346	11 400 451	6 451 927	21 696 724

Im Jahre 1880 kamen davon aus Deutschland direkt:

Guano	für	196 700 Rupien,
Leere Säcke	„	2 400 „
Verschiedenes	„	70 „
		199 170 Rupien.

Im Jahre 1878 waren aus Deutschland direkt gekommen:

Butter	für	1 200 Rupien,
Eisen	„	3 600 „
Bretter und Bohlen	„	13 270 „
Masten und Spieren	„	1 700 „
		19 770 Rupien.

Der Werth der Ausfuhr war in jenen Jahren der folgende:

	Nach Großbritannien und Irland. Rupien.	Nach Britischen Besitzungen. Rupien.	Nach fremden Ländern. Rupien.	Zusammen. Rupien.
1877	18 101 130	17 506 310	5 948 200	42 012 860
1878	7 858 767	27 169 969	2 745 054	37 773 790
1879	3 367 640	25 632 080	3 362 866	32 362 586
1880	4 406 261	26 312 920	5 628 706	36 347 887

Davon gingen im Jahre 1880 nach Deutschland direkt für 4890 Rupien Rum.

Der Antheil des Hauptartikels Zucker an den vorgedachten Ausfuhrwerthen war der hier bemerkte:

1877	37 498 740 Rupien,
1878	33 617 848 „
1879	27 034 796 „
1880	34 080 008 „

Die vorzüglichsten übrigen Artikel hiesiger Erzeugung nahmen mit folgenden Werthen an der Ausfuhr Theil:

	1877 Rupien.	1878 Rupien.	1879 Rupien.	1880 Rupien.
Vanille	243 360	169 966	339 297	263 572
Aloebast	79 290	93 496	129 975	117 000
Kokosnußöl	323 500	326 916	206 456	92 245
Rum	500 890	442 409	384 453	310 459

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 619 und I. S. 290.

An Quantität wurden von Zucker während der in Rede stehenden letzten fünf Jahre verschifft:

1877	136 292	Tons,
1878	130 732	„
1879	103 000	„
1880	112 233	„
1881	110 797	„

Die Zuckerernten der Jahre 1877 und 1878 können als gute Mittelernten betrachtet werden, seitdem aber hat in Folge von Trockenheit und im Allgemeinen ungünstiger Witterung eine beträchtliche Abnahme im Ertrage stattgefunden. Eine Zeit lang hoffte man, daß die jetzt im Gange befindliche Ernte eine mittlere sein werde, aber nach bereits vorliegenden Ergebnissen ist nicht zu erwarten, daß sie größer als die vorhergegangene ausfallen wird.

Die Bevölkerung der Kolonie wies sich bei der Zählung vom 3. April 1881 zu 360 847 Seelen aus, wovon Indische 249 064, andere 111 783. Demnach hat sich das Verhältniß der Indischen Bevölkerung in den letzten fünf Jahren von zwei Dritteln auf mehr als das Doppelte der übrigen erhoben. Von der Gesammtzahl der Indianer ist mehr als die Hälfte, nämlich 135 000, in den Zuckerplantagen beschäftigt. Nach dem Ergebniß des gedachten Census ist Mauritius eine der am dichtesten bevölkerten Gegenden der Welt, da die Insel 508 Einwohner auf der Englischen Quadratmeile zählt.

Der Gesundheitszustand der Insel ist in fortwährender Besserung begriffen.

Die Gesetzgebung hat sich vorzüglich auf die Ausdehnung der Eisenbahnen, die Gründung von Aktiengesellschaften mit beschränkter Haftbarkeit für Zuckerfabrikation, Verbesserungen der die Beschäftigung von Indianern in Zuckerplantagen regelnden Arbeitsgesetze und im vergangenen Jahre auf den Schutz der Flußreserven und die Wiederbewaldung der Höhen der Kolonie erstreckt.

Was die Handelsinteressen betrifft, so ist der Erweiterung der kommerziellen Verbindung mit der Außenwelt jede Erleichterung geboten durch einen geräumigen Hafen, bequeme Docks und wohlausgerüstete Schleppboote, deren zwei, nach den verbessertsten Modellen und zum Schleppen der größten Schiffe geeignet, neuerlich angeschafft worden sind. Andererseits ist bereits durch zwei Dampferlinien eine direkte und regelmäßige Dampfschiffverbindung mit Madagaskar hergestellt worden, eine ebensolche mit Europa über das Kapland durch die Nanteser „Compagnie d'Ouest", sowie über den Suezkanal durch die „Messageries Maritimes", welche letztere Gesellschaft im Begriff steht, ihre gegenwärtige Linie über Mauritius nach den Australischen Kolonien und Neukaledonien auszudehnen und damit unsere Insel in direkte Verbindung mit den großen Australischen Märkten zu bringen.

Im Hinblick auf eine dem Verkehr durch regelmäßigere und schnellere Verbindung mit den Märkten, an denen diese Kolonie vorwiegendes Interesse hat, zu gebende Anregung ist eine neue Bankanstalt eröffnet worden, eine Filiale der Banque Franco-Egyptienne, und dadurch ist die Zahl der hiesigen Banken auf drei gestiegen.

Neuerlich ist auch ein Deutsches Handelshaus gegründet worden, zunächst vorzüglich für den Einkauf und die Ausfuhr von Vanille; in letzter Zeit aber hat dasselbe auch andere Geschäfte aufgenommen, und die Geschicklichkeit und Energie des Gründers versprechen ihr den besten Erfolg.

Ueber den Verkehr des Jahres 1881 liegen vollständige amtliche Ausweise noch nicht vor; dieselben werden erst zu Anfang Juni erscheinen, und ein bezüglicher Bericht muß daher vorbehalten bleiben.

Zu bedauern ist, daß über die hiesige Einfuhr von Artikeln der einzelnen Europäischen Staaten die Zollbehörde nicht speziell Buch führen kann, da alle Europäischen Importe über England und Frankreich, die einzigen existirenden Transportkanäle, hierher gebracht werden. Demnach ist es nicht möglich, nach dieser Seite hin Winke zu ertheilen und die besten Mittel anzugeben, welche geeignet sein möchten, irgend einen besonderen Industriezweig für den betreffenden Zweck besonders zu kultiviren.

XII.]

Sydney.

Produktion und Ausfuhr von Gold in Victoria im Jahre 1881. [1])

Nach vorläufigen Schätzungen hat die Ausbeute der Goldfelder der Kolonie Victoria in 1881 den Betrag von 886 416 Unzen ergeben, 74 324 Unzen mehr als im Vorjahre. Diese Zunahme kommt hauptsächlich auf Rechnung der Gruben in Creswick und Ballarat, doch haben auch die meisten anderen Gruben eine Mehrproduktion zu verzeichnen gehabt. Die durchschnittliche Zahl der in 1880 auf den Goldfeldern beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 38 568; im vergangenen Jahre wird dieselbe vielleicht auf 39 000 gestiegen sein.

Sehr bedeutend hat die Ausfuhr von Victorianischem Gold im Vergleich zum Vorjahre zugenommen, während die Quantität des an die Münze in Melbourne zur Prägung eingelieferten Betrages eine Verminderung zeigt. Die Zahlen sind folgende:

Exportirt nach Ausweis der zollamtlichen Statistik:
1881: 398 641 Unzen zum Werthe von 1 588 788 Pfund Sterling,
1880: 193 058 „ „ „ „ 772 212 „ „

In die Münze eingeliefert:
1881: 519 884 Unzen,
1880: 587 015 „

Der von den hiesigen Banken gehaltene Goldvorrath belief sich
am 31. Dezember 1881 auf 60 438 Unzen,
„ 31. „ 1880 „ 92 547 „

Hiernach stellt sich die Berechnung wie folgt:

Exportirt	398 641	Unzen Gold.
Gemünzt	519 884	„ „
Zusammen.....	918 525	Unzen Gold.
Verminderung in den Bankvorräthen	32 109	„ „
Bleibt als muthmaßliche Produktion	886 416	Unzen Gold.

[1]) Wegen des Vorjahres Hand. Arch. 1881 I. S. 384.

VIII.]

Galveston.

Handelsverkehr im Jahre 1881.[1])

Die Handelsbewegung des hiesigen Platzes während des Jahres 1881 ergiebt sich aus nachstehenden Uebersichten:

Einfuhr.

Waaren.	Menge.	Werth: Dollars.
Bier, Ale und Flaschenbier	15 329 Gallons,	16 008
Pottasche und Soda	93 253 Pfund,	2 276
Kleider	—	433
Cigarren	304 „	690
Cement	2 175 Fässer,	3 923
Cedernblöcke	—	2 346
Kondensirte Milch	—	8 936
Gebleichte Baumwollwaaren	108 842 Quadrat-Ellen,	8 450
Gedruckte „	58 347 „	5 889
Andere „	—	6 867
Kaffee	7 620 391 Pfund,	867 303
Steinkohle	16 326 Tons,	35 766
Cotton Ties, Eisen	—	105 579
Töpferwaaren	—	12 183
Flachsjutewaaren	23 568 Quadrat-Ellen,	1 153
Andere Flachswaaren	—	815
Backsteine	106 000 Stück,	1 444
Tropische Früchte	—	1 624
Eingemachte Früchte	—	1 643
Möbel	—	1 340
Flaschen und Demijohns	—	3 123
Schweres Oel aus Theer	300 750 Gallons,	9 402
Pflanzengummi	68 225 Pfund,	9 114
Häute	—	4 191
Honig	3 737 Gallons,	1 828
Hausgeräth	—	1 977
Istle	6 500 Pfund,	485
Rohes Gummi	3 501 „	1 414
Eisen	—	1 373
Maschinen	—	1 675
Mineralwasser	1 875 Gallons,	633
Syrup	7 505 „	1 721
Senf	8 436 Pfund,	1 541
Musikalische Instrumente	—	4 802
Oliven	—	343
Olivenöl	1 056 Gallons,	1 795
Pflastersteine	—	1 143
Petroleumfässer	—	33 047
Eisenschienen	93 983 198 Pfund,	1 157 630
Stahlschienen	73 466 025 „	1 053 695
Salz	18 910 384 „	34 600
Sardinen	—	8 798
Seidenstoffe	—	6 102
Spirituosen in Flaschen	594 Dutzend Fl.,	2 456
„ in Fässern	718 Gallons,	850
Zucker	174 020 Pfund,	5 135
Eingemachte Kräuter	—	878
Essig	7 905 Gallons,	2 233
Wein in Flaschen	1 857 Dutzend Fl.,	7 903
„ in Fässern	32 477 Gallons,	14 805
Wollwaaren	—	6 483
Wollne Shawls	—	4 654
Alle anderen Artikel	—	12 676
	Zusammen	3 483 173

Davon kamen aus Deutschland:

Waaren.	Menge.	Werth: Dollars.
Möbel	—	557
Flaschen	—	2 859
Hausgeräth	—	965
Mineralwasser	1875 Gallons,	633
Musikalische Instrumente	—	2 470
Pflastersteine	—	1 143
Petroleumfässer	—	11 557
Spirituosen in Flaschen	65 Dutzend Fl.,	320
Essig	3000 Gallons,	521
Wein in Flaschen	272 Dutzend Fl.,	1 454
Andere Artikel	—	3 261
	Zusammen	25 740

Ausfuhr.

Waaren.	Menge.	Werth: Dollars.
Baumwolle	428 947 Ballen,	23 257 534
Oelkuchen	30 084 321 Pfund,	277 728
Weizenmehl	892 Fässer,	4 620
Holz	—	21 670
Pferde	—	7 025
Anderes Vieh	—	8 396
Maschinen	—	7 900
Andere Artikel	—	34 295
	Zusammen	23 619 168

Davon gingen nach Deutschland:

Waaren.	Menge.	Werth: Dollars.
Baumwolle	51 055 Ballen,	2 772 933
Oelkuchen	5 454 652 Pfund,	51 286
Weizenmehl	279 Fässer,	1 520
Holz	—	13 525
Andere Artikel	—	2 597
	Zusammen	2 841 861

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 624.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler u. Sohn, Berlin, Kochstr. 69.70.

1882. Mai.

Handelsberichte der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

II.]

Bassein.

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Gang des Handels wies auch im verflossenen Jahre keine neuen Grundzüge auf, indem als einziger Ausfuhrartikel wieder nur das Hauptprodukt der Provinz, Reis, figurirte.

Der Ertrag der 1880er Ernte war, wie erwartet worden, wesentlich größer als je zuvor und überstieg um etwa 18 000 Tons die Ausfuhr in 1879.

Im Hinblick auf die große Ernte und höhere Frachten standen die Preise während des ganzen Jahres niedriger als in 1879 und 1878.

Der Markt eröffnete zu 90 Rupien für 100 Baskets Paddy (ungeschälter Reis), gleich mit 6 Schillingen für den Englischen Centner geschälten oder sogenannten 5 Parts-Cargo-Reis, einschließlich Säcke und Zoll, frei an Bord. Die Preise bewegten sich jedoch in Folge lebhafter Konkurrenz sehr schnell aufwärts und waren Mitte Februar bereits auf 95 Rupien gestiegen. Gegen Ende des letztern Monats waren die Käufer jedoch bei großen Zufuhren im Stande, die Raten allmälig zu reduziren, und Mitte März bot man nur 80 Schillinge, welcher Preis bis Anfang Mai bezahlt wurde. Hierauf stieg derselbe wieder auf 85 und während einiger Tage sogar auf 90 Schillinge, um dann jedoch wieder auf 80 Schillinge zu weichen. Die Preise bis Ende der Saison fluktuirten demnächst zwischen 80 und 87 Schillinge, bis im Oktober die Ernte erschöpft war.

Die Reisverschiffungen müssen im Durchschnitt, hauptsächlich im Anfang der Saison, ein günstiges Resultat ergeben haben, wogegen spätere Ladungen bei der im Herbst eingetretenen weichenden Konjunktur auf den Europäischen Märkten, in Folge enormer Exporte von hier und den benachbarten Häfen Rangoon und Akyab, Verluste gebracht haben müssen.

Die neue Ernte wird allem Anscheine nach selbst die vorigjährige an Ergiebigkeit hinter sich lassen.

Der überseeische Einfuhrhandel blieb, wie zuvor, ohne Bedeutung und beschränkte sich auf den für die hiesigen Mühlen erforderlichen Kohlenbedarf und 2082 Tons Salz.

Das Frachtgeschäft war ein für die Rheder sehr günstiges, besonders spät im Jahre, indem Sätze von 55 Schillinge pro Ton für Segelschiffe und 62½ Schillinge für Dampfer bewilligt wurden.

Der Gesundheitszustand im Distrikt Bassein war im Ganzen zufriedenstellend, obgleich stellenweise Cholera und hauptsächlich Blattern wieder mit einiger Heftigkeit auftraten.

Post- und Telegraphenwesen haben keine Veränderungen erfahren.

Schiffsverkehr und Reis-Ausfuhr von Bassein im Jahre 1881.

Nationalität der Schiffe.		Schiffe.	Tons Reis.
Deutsche	Dampfschiffe	1	1 041
	Segelschiffe	8	10 206
Britische	Dampfschiffe	42	89 051
	Segelschiffe	17	26 704
Norwegische	Segelschiffe	12	16 441
Italienische	Segelschiffe	12	13 819
Französische	Segelschiffe	2	1 930
Dänische	Segelschiffe	1	1 041
Amerikanisches		1	1 267
Zusammen		96	161 500

Von den Deutschen Schiffen kamen 7 (darunter das Dampfschiff) in Ballast ein; sie gingen sämmtlich mit Reis aus.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 383.

II.]

Moulmain.

Jahresbericht für 1881.[1])

Unser Hauptexportartikel, Teakholz, ist im verflossenen Jahre wieder sehr sparsam vorhanden gewesen, und es betrugen die Zufuhren vom Innern des Landes nur etwa 83 000 Stämme.

Der Grund davon ist wohl vorzüglich darin zu suchen, daß nur wenig Regen im Innern gefallen ist. Vieles Holz konnte in Folge dessen nicht zu Markt gebracht werden, aber es unterliegt zugleich keinem Zweifel, daß die Wälder immer mehr entholzt werden, und die Entfernungen, durch welche das Holz mit Elephanten zu schiffbaren Strömen gezogen werden muß, werden mit jedem Jahre größer.

Da der Bedarf an Teakholz während des letzten Jahres ungemein groß war, sowohl für Europa als auch für indische Häfen, so hielten sich die Preise sehr hoch, und das Jahr schloß mit Preisen von 95 bis 100 Rupien pro Englisches Ton von 50 Kubikfuß für geschnittene Balken für den Europäischen Markt.

In England waren die Preise von Teakholz im Oktober bis auf 12 Pfd. Sterl. pro Ton heruntergegangen, sie erhalten sich indeß gegen Ende des Jahres auf 13 Pfd. Sterl. und Mitte Januar 1882 war die telegraphisch gemeldete Notirung 13 Pfd. Sterl. 5 Schill. für schwimmende Ladungen.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 413.

Bei den gegenwärtigen Preisen hier und in Europa läßt das Holzgeschäft fast gar keinen Nutzen, da der Kurs und die Frachten kürzlich gestiegen sind; letztere sind jetzt 3 Pfd. Sterl. 7 Schill. 6 Pce. bis 3 Pfd. Sterl. 10 Schill. pro Ton für einen Englischen Hafen.

Der gegenwärtige Vorrath von Teakholz im Regierungsdepot (Mitte Januar) beträgt etwa 22 000 Stämme, welche sämmtlich an Verschiffer verkauft sind; weitere Zufuhren bis Juli können nur in kleinen Quantitäten einkommen.

Die Beschaffenheit des im Vorjahre heruntergebrachten Holzes war zufriedenstellend, nur wird allgemein über die Länge des Holzes geklagt, und es läßt sich in Ladungen kaum ein Durchschnitt von 26 Englische Fuß geben; wahrscheinlich ist die Zeit nicht fern, wann die nach Europa verschifften Ladungen nur eine Durchschnittslänge von 25 Fuß aufweisen werden.

Die Ausfuhren von Teakholz im Jahre 1881 vertheilen sich wie folgt:

nach Europa	46 379	Tons,
„ Calcutta	25 374	„
„ Bombay und Kurrachee	20 473	„
„ der Madrasküste	12 182	„
„ anderen Häfen	8 721	„
Im Ganzen	113 129	Tons

zu 50 Englische Kubikfuß.

Die Ernte von Reis war im Jahre 1880 sehr gut, und in Folge dessen waren die Ausfuhren ziemlich bedeutend.

Neuer Reis wurde Ende Januar zu Markt gebracht, und die Preise von Paddy eröffneten zu 75 Rupien für 100 Körbe, stiegen aber im Februar auf 85 Rupien, gingen jedoch in Folge ungünstiger Nachrichten vom Europäischen Markt im April auf 75 Rupien zurück und hielten sich den Rest des Jahres über zwischen 70 und 75 Rupien.

Die Preise auf dem Europäischen Markte waren durchgehends ziemlich schlecht. Moulmain-Reis wurde mit nur 7 Schillingen der Englische Centner bezahlt, und es muß sehr viel Geld auf den Artikel verloren worden sein.

Die Ausfuhren von Reis in 1881 betrugen:

nach Europa	45 249	Tons,
„ Ostindischen Häfen	26 939	„
Im Ganzen	72 188	Tons

zu 2240 Englische Pfund.

Die letzte Ernte kann als eine zufriedenstellende betrachtet werden, nur hat das Korn durch späten Regen etwas gelitten, und die Beschaffenheit der nach Europa verschifften Ladungen wird vielleicht nicht volle Zufriedenheit geben.

Teakholz wurde direkt nach Deutschen Häfen nicht verschifft; von Reis gingen zwei Ladungen nach Bremen.

Von Deutschland direkt wurden keine Waaren in Moulmain eingeführt; indirekt gelangten Deutsche Weine, Biere, Wollwaaren, Spielwaaren 2c. zu einem kleinen Betrage auf den hiesigen Markt.

Im Jahre 1881 besuchten 3 Deutsche Segelschiffe von zusammen 2535 Register-Tonnen diesen Hafen. Sie kamen in Ballast aus Ostindischen Häfen und nahmen Reis in Ladung.

IV.]

Taganrog.

Handelsbewegung im Jahre 1881.

Einfuhr.

Waaren.	Menge.	
Korinthen	30 725	Pud.
Cement	6 276	„
Reis	4 951	„
Rosinen	1 039	„
Citronen und Orangen	171 727	„
Oliven	36 584	„
Johannisbrot	222 834	„
Haselnüsse	227 072	„
Mandeln	1 170	„
Getrocknete Früchte	91 431	„
Käse	231	„
Fische, eingemachte	407	„
Kaffee	733	„
Zimmt	334	„
Tabak in Blättern	2 846	„
Thee	2 741	„
Wein in Flaschen	2 675	Flaschen.
Champagner	2 227	„
Porter	2 760	„
Wein in Fässern	67 663	Pud.
Gußeisen	39 974	„
Schienen	2 579	„
Baumöl	149 317	„
Gußstahl	40 722	„
Maschinen	7 924	„
Verschiedene Waaren	363 900	Rubel Werth.
Gesammtwerth	5 685 103	Rubel.
Kreditbillets	136 720	„
Goldmünzen	56 650	„
Zollbetrag	1 016 697	Rubel.

Ausfuhr.

Waaren.	Menge.	
Weizen	1 391 277	Tschetwert.
Roggen	261 200	„
Gerste	100 543	„
Hafer	62 794	„
Leinsamen	365 289	„
Raps und Colza	50 055	„
Anis	1 960	Pud.
Talg	82 986	„
Kaviar, schwarzer	5 775	„
„ rother	107 889	„
Butter	59 316	„
Mehl	16 830	„
Wolle, gewaschene	221 509	„
Macaroni	1 005	„
Häute	1 752	„
Buchsbaumholz	194 334	„
Nußbaumholz	1 596	„
Verschiedenes	25 000	Rubel Werth.
Gesammtwerth	31 250 890	Rubel.

Wechselkurse.

Auf London höchster 9 Rubel 85 Kop. (im Mai), niedrigster 9 Rubel 10 Kop. (im Mai) für 1 Pfd. Sterl.,
„ Marseille höchster 259 (im Mai), niedrigster 277½ (im September) Franken für 100 Rubel.

Schiffsbewegung.

Nationalität.	Dampfschiffe.	Segelschiffe.	Zusammen Schiffe.	Last.
Russische	1	39	40	3 081
Deutsche	3	2	5	1 790
Oesterreichische	—	3	3	1 314
Britische	186	1	187	71 479
Griechische	18	234	252	33 817
Französische	4	—	4	1 636
Italienische	—	25	25	3 444
Schwedische	1	—	1	306
Türkische	—	49	49	2 148
	213	353	566	119 015

IV.]

Küstendje.

Jahresbericht für 1881.

Das Unheil, welches der letzte Russisch-Türkische Krieg über unser Land gebracht hat, ist auch jetzt noch nicht völlig gewichen; vor Allem ist die Bevölkerung noch immer sehr dünn gesäet. Zwar kehren die Landleute, welche bei Beginn jenes Krieges das Land verließen, fortgesetzt in ihre Heimath zurück, aber die Zahl derer, welche schon zurückgekehrt sind, ist verhältnißmäßig noch so gering, daß die meisten Felder dieses Theiles der Dobrudscha unangebaut bleiben und nur als Weideland dienen für Schafherden, welche aus Siebenbürgen herüberkommen.

Das Departement Küstendje umfaßt die Distrikte Küstendje, Hirsova, Medjidie, Mangalia und Neusilistria, zählt aber jetzt nicht mehr als 70 000 Einwohner, während deren vor dem Kriege 160 000 waren.

Die mehr im Innern des Landes gelegenen Städte, deren Einwohnerzahl ebenfalls nur sehr wenig wieder zugenommen hat, haben für den Handel nur eine ganz geringe Bedeutung. — Die Stadt Küstendje hat sich rascher wieder bevölkern können, gleichwohl beläuft sich auch ihre Einwohnerzahl nicht auf mehr als 6000. Das hier vorwiegende Element ist das Tartarische und Griechische; andere Nationalitäten — und so auch die Deutschen — sind in sehr schwacher Minorität.

Die Zukunft der Stadt Küstendje hängt unserer Ansicht nach hauptsächlich von der Vergrößerung ihres Hafens ab. Dieser wurde seinerzeit in einer Größe ausgeführt, um etwa 50 Schiffe aufnehmen zu können, und besitzt eine Wassertiefe von nur 20 Englischen Fuß, entspricht also durchaus nicht der derzeitigen Entwickelung des Wasserverkehrs, der ja Schiffe von großem Tonnengehalte bevorzugt. Die Rumänische Regierung ist auch dem Gedanken an die Hafenvergrößerung näher getreten und hat zu diesem Behufe durch Sachverständige Sondirungsarbeiten vornehmen lassen. Damit sie aber die geplante Vergrößerung wirklich ausführen kann, muß sie vor Allem die Eisenbahn erwerben, welche Küstendje mit der Donau verbindet, leider aber scheinen die in diesem Betreff mit der Eigenthümerin dieser Bahn, der „Danube and Black Sea Railway Company", eröffneten Unterhandlungen zu keinem gedeihlichen Abschluß gelangen zu wollen, und zwar wegen des von der Gesellschaft geforderten zu hohen Preises.

Küstendje könnte mit der Zeit auch eine Badestadt werden, aber freilich ist das Land recht öde, und man müßte recht große Anstrengungen machen, um denjenigen, welche hier ihren Aufenthalt nehmen wollten, das Leben angenehm zu machen. So werden eben Wohlhabende oder solche, die ihren Wohnort leicht wechseln können, die eigentlich Europäischen Badeorte stets Küstendje vorziehen.

Während des Jahres 1881 wurden aus Küstendje exportirt:

104 940	Engl. Quarters		Gerste,
5 904	„	„	Hafer,
16 875	„	„	Hirse,
15 000	„	„	Leinsamen,
4 500	„	„	Raps,
2 000	„	„	Mais,

im Ganzen 149 219 Quarters,
gegen 133 689 Quarters im Jahre 1880.

Zur Eisenbahn transitirten während des gleichen Zeitraumes:

29 169	Engl. Quarters		Gerste,
80 408	„	„	Mais,
11 855	„	„	weiße Bohnen,
95 262	„	„	Weizen,
8 070	„	„	Rübsamen (Colza),
780	„	„	Hirse,

im Ganzen 225 544 Quarters,
gegen 204 450 Quarters im Jahre 1880, und es kamen diese Güter von den verschiedenen Plätzen oberhalb Tschernavodas, der Endstation unserer Eisenbahn.

Im Jahre 1876, also im letzten Jahre vor dem Russisch-Türkischen Kriege, betrug der erwähnte Export:

375 000 Quarters für die Produkte der Dobrudscha und
410 000 „ für das Getreide, welches von der Donau kam und per Eisenbahn durchging.

Außerdem wurden während desselben Jahres exportirt:

943 000	Kilogramm	sog. Zigaywolle,
640 000	„	Schafkäse,
14 220	„	Hammel und Lämmer,
10 000	„	Schaffelle.

Die von hier exportirten Sämereien und Getreidesorten wurden, wie immer, zum größten Theile nach England, Frankreich, Italien und Belgien verschickt. Die Wolle geht gewöhnlich nach Marseille, Roubaix und Tourcoing, der Käse nach Konstantinopel, wohin auch die Hammel und Lämmer gelangen. Die Schaffelle finden, wie früher, einen großen Absatz nach Siebenbürgen.

Die Einfuhr in Küstendje, theils vom Meere her, theils von der oberen Donau, erreichte in 1881 den Werthbetrag von 4 581 200 Mark; im Jahre 1880 hatte sie 2 800 000 Mark — und im Jahre 1876 5 280 000 Mark betragen.

Es ist schwer, den auf Deutschland entfallenden Antheil an den vorstehenden Summen anzugeben; denn weil direkte Verkehrsmittel nicht vorhanden sind, nehmen die Waaren Deutschen Ursprungs ihren Weg über London oder über Triest und Wien, und bei ihrer Ankunft hier werden sie dann als Englische oder Oesterreichische deklarirt.

Die gleiche fehlerhafte Angabe läuft unter, wenn die Deutschen Güter in Konstantinopel umgeladen werden auf die Dampfer des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd oder auf die der Französischen Messageries maritimes oder andere, die jene Linie befahren.

Die Haupt-Einfuhrartikel sind, wie früher Tuche, Baumwollenstoffe, Kurzwaaren, Scheibenglas, Kerzen, Packleinwand, präparirte Felle und Leder, Petroleum, Olivenöl, Reis, Tabak, Seife, Kolonialwaaren, Thee, Zucker, Cemente, Eisen und Zink, Nägel, Schreib- und Cigarrettenpapier, Zündhölzer und Spirituosen.

Der Hafen von Küstendje wurde im Laufe des Jahres von 542 Schiffen besucht, worunter 248 Dampfschiffe, mit einem Gesammtgehalt von 233 380 Tonnen.

Es möge hier deren Vertheilung nach Nationen Platz finden:

Britische Schiffe	48	von 41 350	Tonn.
Französische Schiffe (Messageries u. Fraissenet)	115	„ 92 896	„
Oesterreichisch-Ungarische Schiffe: des Lloyd 83 / andere .. 7	90	„ 53 850	„
Russische Schiffe	13	„ 2 050	„
Türkische „	210	„ 24 960	„
Griechische „	62	„ 16 740	„
Italienische „	4	„ 1 534	„
Im Ganzen	542	von 233 380	Tonn.

Die Deutsche Flagge zeigte sich hier während des gedachten Jahres nicht.

Die Fracht für Weizen oder Mais nach England und nach dem Kontinent bis Hamburg schwankte zwischen 4 und 6 Schillingen pro Quarter, diejenige für anderes Getreide nach Verhältniß der Korntarife der Baltique.

Der projektirte Anschluß der Rumänischen Eisenbahnen an die unsrige könnte, was den Durchgang von Waaren betrifft, deren Bestimmungsort Bukarest und andere große Städte des Königreichs oberhalb Tschernavoda sind, Küstendje zu einer der wichtigsten Städte Rumäniens machen, und dies um so mehr, als es der einzige Rumänische Hafen ist, welcher während des ganzen Jahres der Schifffahrt offen steht.

Als industrielle Etablissements, welche daselbst gegründet wurden, sind zu erwähnen: zwei Gerbereien, eine Brauerei und eine Dampfmühle. Außerdem wurden eine Dampfmühle in Moorsatlar, 21 Kilometer von Küstendje, und eine Fabrik für gesalzenes Schweinefleisch nebst Dampfmühle in Medjidie, 39 Kilometer von hier, gegründet. Beide Lokalitäten liegen an der Eisenbahnlinie von Küstendje nach Tschernavoda. — Diesen Etablissements kann man wohl gutes Gedeihen und Weiterentwickelung in Aussicht stellen: das Land ist günstig dafür.

V.] **Porto.**

Jahresbericht für 1881[1]) und Uebersicht der Portugiesischen Handelsbewegung in demselben Jahre.

Das verflossene Jahr kann in geschäftlicher Hinsicht nur als ein günstiges bezeichnet werden. Der Platz war frei von Handelskrisen und die Ernten waren, wenn auch, was Cerealien betrifft, für den hiesigen Konsum nicht vollkommen ausreichend, doch reichlicher, als in früheren Jahren. Amerika hat auch diesmal den Markt mit Korn und Mais versorgt.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 358.

Die Handelsverbindung mit Deutschland nimmt einen ganz erheblichen Aufschwung, besonders ist die außerordentliche Ausdehnung der Einfuhr Deutscher Artikel hervorzuheben. Deutschland fährt fort, nicht nur seine Manufakturwaaren, sondern auch andere Erzeugnisse, als Stangeneisen, Nageleisen, Eisendraht, Stahl (aus Westfalen), Flaschen, Zucker, Droguen, und auch Kolonialartikel, als Reis, Tabak und Salpeter, hier in immer größerem Maßstabe einzuführen.

Einer regelmäßigen Dampferlinie zwischen Hamburg und hier unter Britischer Flagge hat sich seit letztem Mai ein Deutscher Dampfer angeschlossen, der einmal monatlich zwischen Brake und hier fährt und durch vortheilhafte Frachtsätze eine wichtige Stütze des Deutschen Exportgeschäfts ist. Selbst der Export von hier belebt sich dadurch, und außer Wein und Kork finden auch Hülsen- und andere Früchte einen Abgang nach Deutschland.

Der Export unseres Hauptartikels Wein erreichte im vergangenen Jahre die Höhe von 2 955 082,1 Dekalitern oder 55 313 Pipen, 14 Almuden und 9 Canaden und vertheilte sich auf die verschiedenen Länder wie folgt:

	Dekaliter.	im Werthe von: Milréis.
Afrika	979	2 819
Deutschland	113 469	269 119
Asien	343	1 126
Belgien	10 664,6	22 490
Brasilien	1 195 771,8	2 027 931
Argentinien	3 416	11 825
Dänemark	30 546	58 648
Vereinigte Staaten von Amerika	28 879,6	64 859
Frankreich	53 776,3	90 486
Großbritannien	1 454 810	3 207 221
Spanien	73	246
Niederlande	3 219	8 478
Rußland	18 942	26 760
Schweden und Norwegen	40 132,8	280 919
zusammen	2 955 082,1	5 879 861

Der Ausfuhrzoll darauf ertrug 21 Contos de Réis.

Die Lese ergab einen so vollkommen reifen und kräftigen Wein, voller Aroma, wie wir ihn seit 1858 nicht gehabt haben; die Jahrgänge von 1870, 1873, 1878 und 1880 können mit dem Wein der letzten Ernte gar nicht verglichen werden. Man zahlte je nach Güte und besonders beliebten Bergen von 36 bis zu 80 Milréis pro 534 Liter für die neuen Weine.

Die Phylloxera wüthet noch immer und hat schon viele der schönsten Besitzungen brach gelegt; man bekämpft sie, wie vorher, durch sulphuretum carbonicum, doch nicht mit dem erwünschten Erfolge, und manche Besitzer denken schon ernstlich daran, ihre Berge mit Tabak zu bepflanzen.

Auch Versuche mit Amerikanischen Reben sind unter amtlicher Aufsicht angestellt worden, man verspricht sich aber keinen günstigen Erfolg davon.

Laut der Zollstatistik betrug die Gesammteinfuhr im Jahre 1881 in diesem Distrikte an Werth 9900 Contos de Réis und der Eingangszoll darauf 4520 Contos de Réis; die Ausfuhr von hier belief sich auf 8000 Contos. Die speziellen statistischen Ausweise erscheinen erst in einiger Zeit und können daher für jetzt noch nicht beigebracht werden.

Die Destillerien erzeugten im letzten Jahre etwa 3600 Pipen oder 1 922 400 Liter meist aus Mais gebranntem Sprit, und daraus, daß sie mit über 100 pCt. Eingangszoll begünstigt sind, erklärt sich die allmälige Abnahme des Imports von Sprit aus Deutschland, besonders aus Berlin.

Deutsche Schiffe sind im verwichenen Jahre 24 hier eingegangen, davon 1 in Ballast. Eins derselben kam durch Verkauf unter Portugiesischer Flagge, die übrigen 23 liefen im Berichtjahre wieder aus, von ihnen 8 in Ballast, 1 theilweise mit Ballast.

Wir fügen nach den amtlichen Aufstellungen eine kurzgefaßte Uebersicht die Werthe der Ein- und Ausfuhr von ganz Portugal (Festland und anliegende Inseln) während des Jahres 1881 an und eine ebensolche des Schifffahrtverkehrs.

Einfuhr.

	Milréis.
Lebende Thiere	919 227
Thierische Produkte	2 042 991
Fischereiprodukte	1 486 956
Wolle, Wollenwaaren (auch wollene Posamentierwaaren), Felle und Häute	2 592 761
Seide und ganzseidene Waaren (auch seidene Posamentierwaaren und Blonden)	894 290
Halbseidene Waaren	102 638
Baumwolle und Baumwollenwaaren (auch baumwollene Posamentierwaaren)	4 147 707
Flachs, Hanf, Neuseeländische Flachs u. Waaren daraus (auch Posamentierwaaren u. Spitzen)	787 885
Holz und Holzwaaren	997 247
Getreide, Hirse, Reis, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Stärke, Mehl, Nudeln ꝛc.	6 435 248
Zucker, Melasse, Kakao, Kaffee, Thee, Piment, Tabak und andere Kolonialwaaren	3 306 562
Getrocknete Europäische Früchte, Pflanzen und Sämereien zu Anbau und Aussaat, Kokosgarn, Esparto, Palm- und Kokosnußöl, Olivenöl, Leinöl, andere fette Oele, Theer, Pech, Schiffspech, gemeines Harz und roher Terpentin, gemahlener Krapp, Farbhölzer, Farbwurzeln und Farbrinden, Früchte und Sämereien zur Destillation, Oelsämereien, trockene Stoffe für die Künste und andere Pflanzenstoffe	734 550
Metalle, Metallwaaren, Gold- und Silbermünzen	4 548 745
Schwefel, Cement, Steinkohle, Petroleum, Asphalt ꝛc.	1 848 681
Bier, Wein, Branntwein, Genever, Liköre und andere Getränke	271 351
Tafelglas, Glaswaaren, Email, Fayence-, Porzellan- und andere Irdenwaaren ꝛc.	300 937
Papier aller Art, Pappe und Karton, gedruckte Bücher ꝛc.	504 640
Chemikalien	373 263
Verschiedene Produkte und Kompositionen (Medikamente, Parfümerien, Indigo, Farbenextrakte, Firnisse, Farben, Schießpulver, Seife ꝛc.)	637 842
Erzeugnisse aus verschiedenem Material (Feuerwaffen, wissenschaftliche Instrumente, Maschinen und Apparate, Taschenuhren, Hüte, Kautschukwaaren, musikalische Instrumente, Wasserfahrzeuge, Tauwerk, Segel- und Raaentuch, Quincaillerien, Werkzeuge und Utensilien für die Künste, ꝛc.	2 876 972
Zusammen	35 810 493

Ausfuhr einheimischer Waaren.

	Milréis.
Lebende Thiere	1 789 198
Thierische Produkte	469 467
Fischereiprodukte	468 874
Wolle, Wollenwaaren (auch wollne Posamentierwaaren), Felle und Häute	245 288
Seide und ganzseidene Waaren (auch seidene Posamentierwaaren und Blonden)	82 448
Baumwolle und Baumwollenwaaren (auch baumwollene Posamentierwaaren und Spitzen)	96 643
Leinenwaaren (auch leinene Posamentierwaaren und Spitzen)	28 032
Holz und Holzwaaren	2 279 910
Getreide, Hirse, Weizenmehl, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Zwieback ꝛc.	452 284
Eingemachtes, trockene Süßigkeiten, fabrizirter Tabak und andere Kolonialwaaren	91 675
Orangen, Ananas, andere frische Früchte, Mandeln, Feigen, Johannisbrot, Knoblauch, Zwiebeln, eingemachte Oliven, konservirte Gemüse, konservirte und eingemachte Tomaten, Olivenöl, Sämereien zur Destillation ꝛc.	1 798 740
Metalle, Metallwaaren, Gold- u. Silbermünzen	353 127
Erze, andere Mineralien und Kalk	1 694 787
Wein und andere Getränke, Essig	9 829 500
Glaswaaren, Irdenwaaren ꝛc.	31 722
Papier, gedruckte Bücher und andere Drucksachen, Papierwaaren	97 621
Chemikalien	372 275
Mineralwasser, Seife und verschiedene andere Kompositionen	55 894
Drucklettern, Hüte, Schuhzeug, Tauwerk und andere Waaren aus Spinnstoffen, ꝛc.	366 247
Zusammen	20 603 732

Ausfuhr fremder Waaren und solcher aus den überseeischen Portugiesischen Provinzen.

	Milréis.
Reexportirte Artikel	3 522 657
Uebergeladene Artikel	170 205
Transitirte Artikel	4 293 798

Unter den reexportirten Artikeln repräsentirten folgende die größten Werthe:

	Milréis.
Wachs	440 516
Rohe Baumwollgewebe	759 418
Kaffee	266 828
Kakao	166 322
Palmöl	90 925
Kautschuk	547 062
Steinkohle	248 940

Schifffahrtsverkehr.

Herkunfts- und Bestimmungsländer.	Schiffsklasse.	Eingang.								Ausgang.							
		Nationale Schiffe.				Fremde Schiffe.				Nationale Schiffe.				Fremde Schiffe.			
		Mit Ladung.		In Ballast.		Mit Ladung.		In Ballast.		Mit Ladung.		In Ballast.		Mit Ladung.		In Ballast.	
		Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Deutschland	Segelschiffe	—	—	—	—	33	7 424	3	822	—	—	—	—	26	5 643	3	518
	Dampfschiffe	—	—	—	—	100	109 886	11	12 293	10	2 381	—	—	106	110 769	8	9 928
Brasilien	Segelschiffe	98	26 953	6	1 772	25	5 281	7	1 735	108	34 531	—	—	23	7 561	1	197
	Dampfschiffe	—	—	—	—	94	157 425	61	92 102	—	—	—	—	246	405 598	23	31 609
Vereinigte Staaten von Amerika	Segelschiffe	51	17 488	—	—	204	96 323	23	5 451	18	8 404	7	2 562	112	65 797	51	25 607
	Dampfschiffe	—	—	—	—	33	47 481	1	4 200	—	—	—	—	12	12 782	3	1 936
Frankreich u. dessen Kolonien	Segelschiffe	60	6 407	8	949	31	7 962	95	19 145	25	2 092	3	174	123	22 434	11	2 299
	Dampfschiffe	11	4 110	—	—	201	187 255	33	33 616	13	5 312	—	—	182	171 184	15	14 072
Großbritannien u. dessen Kolonien	Segelschiffe	88	7 842	14	1 062	507	112 210	65	19 072	86	6 780	17	1 586	360	80 827	83	21 383
	Dampfschiffe	11	13 327	—	—	686	546 055	421	528 702	13	14 769	—	—	915	884 348	265	361 537
Spanien und dessen Kolonien	Segelschiffe	37	3 448	86	7 206	120	13 448	259	20 616	245	11 671	22	2 362	353	15 938	81	12 032
	Dampfschiffe	—	—	1	99	143	92 570	213	172 888	1	1 144	1	19	171	126 141	130	76 699
Niederlande und deren Kolonien	Segelschiffe	1	192	—	—	12	2 029	7	3 439	1	169	—	—	58	12 453	6	1 302
	Dampfschiffe	—	—	—	—	17	11 268	1	1 039	—	—	—	—	21	16 429	—	—
Italien	Segelschiffe	—	—	—	—	24	6 200	6	1 243	—	—	—	—	26	5 327	4	1 196
	Dampfschiffe	—	—	—	—	24	19 387	8	6 871	2	544	—	—	30	26 593	1	14
Marokko	Segelschiffe	55	3 343	5	238	14	1 399	3	462	8	477	31	2 389	3	421	12	1 215
	Dampfschiffe	—	—	—	—	3	2 527	3	3 149	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	Segelschiffe	—	—	—	—	17	3 586	1	722	2	154	—	—	54	19 874	4	1 733
	Dampfschiffe	—	—	—	—	16	7 615	—	—	—	—	—	—	3	3 856	—	—
Schweden und Norwegen	Segelschiffe	—	—	—	—	88	21 016	10	2 584	2	507	—	—	223	62 161	11	3 004
	Dampfschiffe	—	—	—	—	27	9 301	1	657	—	—	—	—	29	12 835	3	2 217
Ueberseeische Portugiesische Provinzen:																	
Kap Verdische Inseln	Segelschiffe	21	3 961	1	261	—	—	1	196	18	4 288	—	—	—	—	1	400
	Dampfschiffe	—	—	—	—	1	517	4	6 951	—	—	—	—	—	—	4	369
St. Thomé und Principe	Segelschiffe	4	942	—	—	—	—	—	—	4	496	—	—	—	—	—	—
Angola	Segelschiffe	11	2 888	—	—	—	—	—	—	15	3 850	—	—	—	—	—	—
	Dampfschiffe	18	22 336	5	7 940	—	—	—	—	23	31 693	—	—	—	—	—	—
Mozambique	Segelschiffe	—	—	1	248	1	365	1	221	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dampfschiffe	1	1 174	—	—	8	10 441	—	—	2	2 705	—	—	6	8 551	—	—
Ostindien	Dampfschiffe	1	1 055	—	—	2	2 517	2	3 119	—	—	—	—	4	6 018	—	—
Nicht besonders aufgeführte	Segelschiffe	15	2 203	3	643	112	31 683	259	36 378	15	2 992	3	592	174	39 427	152	35 713
	Dampfschiffe	13	5 646	—	—	90	87 170	89	73 092	8	2 634	1	450	93	66 299	31	22 953
	—	496	123 315	130	20 418	2633	1 600 241	1588	1 050 765	619	137 593	85	10 134	3353	2 190 266	903	627 933

Rekapitulation.

Eingegangene Schiffe:
Nationale.... 626 von zusammen 143 733 Tonnen.
Fremde..... 4221 „ „ 2 651 006 „

Ausgegangene Schiffe:
Nationale.... 704 von zusammen 147 727 Tonnen.
Fremde..... 4256 „ „ 2 818 199 „

V.]

Malaga.

Jahresbericht für 1881.[1])

Das abgelaufene Jahr schloß mit Dürre ohne jedes Anzeichen von Kälte, so daß die Zuckerrohrernte zu guten Hoffnungen für einen reichhaltigen Ertrag berechtigt. Nachdem die Phylloxera dem Aufschwung der Weinkultur hemmend entgegen getreten ist, und alle neuen Anpflanzungen von Weinstöcken vorläufig gänzlich aufgehört haben, mehrt sich der Anbau des sehr produktiven Zuckerrohrs sowohl in unserer, als den Nachbarprovinzen Almeria und Algeciras alljährlich in zunehmendem Verhältniß, und dasselbe dehnt sich namentlich in denjenigen Distrikten aus, welche der Küste nahe gelegen, genügende Elemente zur Bewässerung haben. Die herabgesetzten Zölle für den Kolonialzucker aus den Spanischen Kolonien und deren graduell fortgesetzte Verminderung hindern nicht die Vermehrung der Anpflanzungen und den zunehmenden Werth der für die Zuckerkultur geeigneten Ländereien. Das Produkt der hiesigen Fabrikation ist in Qualität nicht bloß ebenbürtig mit dem Kolonialzucker, sondern verschafft sich mehr und mehr bevorzugte Nachfrage, so daß für diesen Industriezweig eine gesicherte große Zukunft zu erwarten ist.

Die Phylloxera hat in unserer Provinz festen Fuß gefaßt und sich im verflossenen Jahre nicht unerheblich ausgedehnt; trotzdem haben die Resultate der Weinlese eine nicht ganz so verminderte Produktion geliefert, als befürchtet worden war.

Rosinen lieferten durchweg befriedigenden Qualitätsausfall durch sehr günstige Witterung während der Ernte. Der Export erreichte folgende Mengen:

	Arrobe von 25 Pfund.
Nach den Vereinigten Staaten von Amerika ...	880 000
„ Frankreich ...	271 000
„ England ...	221 000
„ Deutschland und dem Norden Europa's ..	235 000
„ Südamerika und den Kolonien ...	23 000
Zusammen	1 630 000

gegen 2 040 000 Arroben im Vorjahre, wogegen bei Jahresschluß ein Vorrath von 450 000 Kisten, gegen 150 000 im Vorjahre verblieben ist. Die Weinlese lieferte ebenfalls eine sehr zufriedenstellende Qualität. Der Minderausfall ist für jetzt noch nicht zu ermitteln. Der Export im abgelaufenen Jahre bezifferte sich um 40 000 Arroben höher als im Vorjahre, nach folgenden Zahlen:

	Arroben von 16 Litern.
Nach Frankreich ...	283 000
„ Deutschland und Nordeuropa ...	92 000
„ Amerika, den Kolonien und Westindien ..	88 000
„ England ...	40 000
Zusammen	503 000

gegen 463 000 im Vorjahre.

Von frischen Almeria- hiesigen Loja- und Muskatellertrauben bezifferten sich die Verladungen auf ungefähr gleiche Quantitäten wie im Vorjahre. Das betreffende Geschäft liegt meistens in den Händen der Weinbauer, welche wenig günstige Resultate daraus zu erzielen scheinen.

Feigen in zufriedenstellender Qualität sind 140 000 Arroben exportirt worden, davon 20 000 Arroben nach Deutschland, Citronenschalen, Curaçao-, Pomeranzen- und Apfelsinenschalen zeigen abnehmende Produktion und Export bei dem jährlich zunehmenden Begehr für frische Frucht sowohl von Citronen als Apfelsinen und Pomeranzen. Der Export von frischer Frucht bezifferte sich im Berichtjahre auf

	Citronen Kisten	Apfelsinen u. Pomeranzen Kisten
nach den Vereinigten Staaten von Amerika ...	97 600	11 000
„ England ...	50 000	89 500
„ Deutschland und Nordeuropa	27 000	4 000
„ Frankreich ...	7 400	1 500
zusammen	182 000	106 000

Mandeln haben einen ungewöhnlich kleinen Ernteertrag geliefert, besonders lange Jordanmandeln, wovon nur 15 000 Kisten, gegen 55 000 im Vorjahre, zur Verladung gekommen sind, und die erheblich niedrigeren Preise für Sicilianische und Levantemandeln haben den Export breiter hiesiger Mandeln auf ganz ungewöhnlich kleine Mengen reduzirt.

Baumöl lieferte in unserer Provinz, in Cordoba und Sevilla fast eine Mißernte, die nachgebliebenen größeren Vorräthe von der voraufgegangenen großen Ernte genügen aber für den Konsum, zumal die Provinz Jaen auch im verflossenen Jahre einen ausnahmsweise bedeutenden Ernteertrag gab. Der Export im Jahre 1881 war von nicht unerheblicher Ausdehnung:

	Tonnen von 1058 Kilogramm
nach Deutschland, Rußland und Nordeuropa ...	7 500
„ Frankreich ...	2 500
„ England ...	2 000
„ Nord- und Südamerika ...	600
zusammen	12 600

gegen nur 6000 Tonnen im Vorjahre. Die Qualität befriedigte im Allgemeinen nicht, da die Ernte unter schlechten Witterungsbedingungen stattfand. Das Ergebniß der neuen Ernte findet Anerkennung.

Von Blei sind exportirt worden:

nach England ...	265 000	Centner,
„ Frankreich ...	22 000	„
„ Nordamerika ...	9 000	„
„ Nordeuropa ...	7 000	„
zusammen	303 000	Centner,

also fast genau ebensoviel wie im Vorjahre.

Die Einfuhr der Hauptartikel war die nachverzeichnete:

		im Vorjahre
49 500	Tonnen Steinkohle ...	gegen 47 500
418 600	Pipenstäbe ...	„ 567 000
40 000	Dutzend Planken ...	„ 24 000
7 500	„ Bretter ...	„ 6 000
600	Stück Balken	
11 500	Ballen Baumwolle ...	„ 8 000
1 700	Fässer Petroleum ...	„ 500
58 300	Kisten „ ...	„ 47 000
89 500	Centner Klippfisch ...	„ 113 000
11 500	Kisten Zucker ...	„ 1 500
974	Säcke Kaffee ...	„ 2 000
2 600	Centner Cacao ...	„ 3 800
3 450	Stückfässer Sprit ...	„ 2 200
6 100	Fässer Cement ...	„ 4 000

[1]) Wegen des Vorjahres siehe Hand. Arch. 1881 I. S. 506.

457 Fässer und 250 Kisten Bier.
4 680 Kisten und Ballen Manufakturwaaren.
156 Fässer und 566 Kisten Genever.
15 300 Centner Kokes.
3 835 Fässer und 680 Ballen Telegraphendraht.
11 000 Stück Eisenbahnschienen.
8 000 Centner Bandeisen.
30 500 Säcke Guano.
5 400 „ Schwefelblume.
2 700 Stück Häute.

Deutsche Schiffe sind 68 ein- und ausgegangen, nämlich 61 Dampfschiffe und 7 Segelschiffe, 2 der letztere kamen in Ballast; 4 Deutsche Fahrzeuge (2 Dampfschiffe und 2 Segelschiffe) liefen in Ballast aus.

V.]

Torrevieja.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die Verkehrsbewegung des hiesigen Hafens im Jahre 1881 gab folgende Resultate:

Einfuhr der Hauptartikel.

		Werth: Deutsche Mark.
Weizen aus Frankreich	8000 Kilogr.	2560
Holz aus Rußland	620 Kubikmeter	3160
		5720

Ausfuhr des Hauptartikels.

		Werth: Deutsche Mark.
Rothsalz	380 437 metr. Ctr.	266 306
Weißsalz	261 642 „ „	215 545
	642 079 metr. Ctr.	481 851
Davon gingen nach Deutschland:		
Rothsalz	11 562 metr. Ctr.	8 093,40
Weißsalz	1 562 „ „	1 280,40
	13 124 metr. Ctr.	9 373,80

Das meiste Salz wurde nach Schweden, Norwegen, Rußland und Nordamerika verschifft, einiges nach Dänemark, Brasilien, England und Neufundland.

Diese Ausfuhr wurde durch 129 Schiffe besorgt, von denen 4 Deutsche, 46 Norwegische, 25 Schwedische, 20 Russische, 10 Britische, 6 Dänische, 5 Italienische, 4 Französische, 3 Oesterreichische, 3 Niederländische, 1 Türkisches, 1 Nordamerikanisches und 1 Liberianisches.

Von den 4 Deutschen Schiffen von zusammen 2750,7 Kubikmetern Netto-Raumgehalt waren 3 aus Spanischen Häfen in Ballast gekommen, 1 aus Philippeville mit Ballast und Kork.

Der Preis des hiesigen Salzes ist für Rothsalz 75, für Weißsalz 90 Peseta-Céntimos pro metrischen Centner. Die Kosten für Anbordbringen des Salzes betragen 12½ Céntimos. Kosten etwa 40 Piaster oder 200 Pesetas.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 319.

V.]

Madrid.

Jahresbericht für 1881.

Wie in den letzten Jahren, hat sich auch im Jahre 1881 der Handel mit Deutschland im Allgemeinen merklich gehoben. Das Mißtrauen gegen Spanien scheint in Deutschland bedeutend abgenommen zu haben, was auch schon daraus hervorgeht, daß immer mehr Deutsche Fabrikinhaber oder Chefs von Handelsfirmen persönlich hierher kommen.

Den schon seit einiger Zeit mit dem größten Erfolg eingeführten Deutschen Stahlwerken, Lokomotivfabriken, Fabriken von Eisenbahnbedarf, Brückenbau-Anstalten, Fabriken von Bergwerks- und Werkzeugmaschinen, haben sich noch einige andere Deutsche Werke ersten Ranges angeschlossen und auch einzelne Aufträge davongetragen. Die Deutschen Werke lieferten acht Zehntel des ganzen Bedarfs an Stahlschienen, Radreifen, Radsätzen, Lokomotiven, Wagen, Werkzeugmaschinen 2c. Unter Anderem ist eine neue Eisenbahn zu verzeichnen, welche ihr sämmtliches festes und auch rollendes Material von Deutschland bezogen hat. In den Spanischen Arsenalen und Schiffswerften haben die beiden weltberühmten Chemnitzer Werkzeug-Maschinenfabriken mit ihren vorzüglich ausgeführten Maschinen die Englische Konkurrenz fast ganz verdrängt. Deutscher Eisen- und Stahldraht Solinger Scheeren und Messer, Aachener Nadeln und die besseren Remscheider Kleineisen- und Stahlwaaren fanden den gewohnten Absatz.

Zeitungspapier liefern die inländischen Fabriken heute zu solchen Preisen, daß die Einfuhr dieser geringeren Papiersorten bedeutend nachgelassen hat, während die besseren Qualitäten nach wie vor aus Deutschland bezogen werden.

Der Bedarf an wollenen und baumwollenen Strümpfen und Unterkleidern wurde fast ganz in Deutschland gedeckt. Desgleichen wurden Stoffe aus Seide und Baumwolle, Sächsische Maschinenstickereien, konfektionirte Filz- und Stückwaaren, gedruckte Tücher, halbwollene und Futterstoffe, weiße und schwarze Spitzen in großen Quantitäten sehr zufriedenstellend und zu billigen Preisen eingeführt.

Wollener Plüsch für Möbelgarnituren wird ausschließlich aus Berlin bezogen. Der Eingangszoll dieses Artikels wurde vor einigen Monaten ohne besondere Veranlassung (im Inlande wird dieser Plüsch nicht fabrizirt) von 1,60 auf 3,50 Pesetas für das Kilogramm erhöht, also mehr als verdoppelt, demzufolge der Import desselben für die Folge fraglich ist.

Der Absatz von Tuchen und wollenen Phantasiestoffen wird durch den darauf lastenden Zoll und hauptsächlich in Folge des Fortschrittes der einheimischen Fabrikation immer mehr bedroht.

Einfache und auch croisirte baumwollene Gewebe aus dem Elsaß finden guten Absatz; eine merkliche Zollermäßigung könnte denselben bedeutend steigern. Beispielsweise zahlen die geringeren Sorten 90 und 100 pCt. vom Werthe, während die besseren nur 50 bis 60 pCt. zu tragen haben, woraus nur ein Schutz der einheimischen schlechteren Fabrikate zu schließen ist.

Auch die vaterländischen Teppichindustriellen beginnen, sich hier Bahn zu brechen, und können schon ein ganz lohnendes Geschäft aufweisen.

Die Einfuhr von Wichs- und Glanzleder fand, wie vorher, in bedeutendem Maße statt; desgleichen wurden von unseren Stapelplätzen namhaft Rohhäute in getrocknetem Zustande importirt, während Salzhäute in Folge des sehr hohen Zolles ausgeschlossen blieben.

Die Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Pianos und Flügel hat sich in letzter Zeit sehr merklich gemacht, und einige unserer besseren Fabriken haben sich sehr gut eingeführt.

Schmuckſachen im Allgemeinen, aber speziell Gold- und Silberwaaren mittlerer und geringerer Qualität, fanden hier den gewohnten guten Absatz.

Ferner wurden aus Deutschland bezogen: Weich- und Hartgummi, Fenster- und Spiegelglas, Steingut und Glaswaaren im Allgemeinen, Wand- und Taſchenuhren, hänfene Seilerwaaren und Nähzwirn, Lederwaaren, Spielſachen und Schreibmaterial, Farben und Oeldruckbilder, sowie alle denkbaren Phantaſieartikel.

Im Verhältniß zu dem unbedeutenden Bierkonsum in Spanien findet unser Flaſchenbier bei Weitem den meiſten Anklang.

Die hiesigen Brauereien beziehen das Wenige, was sie an Hopfen gebrauchen, aus Deutschland.

Der Versuch mit Amerikaniſchem Sprit iſt nicht gelungen, so daß heute wieder faſt ausſchließlich Deutscher Sprit hier konsumirt wird. Der Absatz desſelben iſt ein bedeutender.

Zucker und Kolonialwaaren können hier nur in kaum nennenswerthen Quantitäten eingeführt werden, weil der darauf haftende ungemein hohe Zoll einem Verbote der Einfuhr faſt gleich kommt.

Die Einfuhr von Luxuspferden, meiſt Hannoverſchen und Mecklenburgiſchen, hat im letzten Jahre wieder zugenommen.

V.]

Granada.

Jahresbericht für 1881.

Die hiesigen Verkehrsverhältniſſe hatten im verwichenen Jahre keine beſonderen Aenderungen und Neuerungen gegen vorher aufzuweiſen.

Wenngleich man durch die furchtbaren Ueberſchwemmungen der Flüſſe, die im Anfange des Jahres beſonders Andaluſien heimſuchten und die Verwüſtung vieler Saatfelder zur Folge hatten, ein sehr unglückliches Jahr erwarten mußte, so iſt dies doch nicht in dem Maße eingetreten, als man befürchtet hatte.

Immerhin ſind die Lebensmittel etwas im Preiſe geſtiegen, und auch die Ausfuhr von Landesprodukten mit Ausnahme des Weins hatte nicht die Ausdehnung der früheren Jahre.

Das kommerzielle und induſtrielle Leben der Stadt und Provinz Granada hat ſich auch im Berichtjahre nicht gehoben, jedenfalls aber hat Deutſchland mehr als ſonſt an der Einfuhr ſeiner Induſtrieerzeugniſſe hierher theilgenommen. Es iſt dies beſonders der Fall in Betreff der Strumpfwaaren und der Wollengewebe von Seite einiger Berliner und Frankfurter Häuſer, dann rückſichtlich der Eiſenwaaren — Handwerkszeuge, Haus- und Küchengeräthe —, hauptſächlich eingeführt durch Remſcheider Firmen, ferner der Bronzewaaren, beſonders Lampen, importirt durch Berliner Fabriken.

In feinen Seifen und Parfumerien konkurrirte mit den Franzöſiſchen und Spaniſchen Fabriken eine der Kölner J. M. Farina-Firmen.

Kautſchuk- und Guttaperchawaaren lieferten Berliner und Hannoverſche Fabrikanten, und dieſelben konnten ſich bei wohlfeilen Preiſen gegen eine der größten Engliſchen Fabriken behaupten, ob auf Koſten der Qualität der gelieferten Waaren, können wir nicht ermeſſen.

Alle vorgenannten Häuſer laſſen die hieſige Gegend regelmäßig ein-, zum größten Theile jedoch zweimal im Jahre direkt von Deutſchland aus bereiſen oder laſſen ihre Anerbietungen durch Deutſche Agenten, die in Malaga, Sevilla oder Madrid domizilirt ſind, machen.

Waarenverzeichniſſe, Preisliſten, Proſpekte ꝛc. in Deutſcher Sprache, wie ſie beſonders im vorigen Jahre von vielen Deutſchen Häuſern zur Vertheilung an hieſige Geſchäftsleute und ſonſtige Intereſſenten eingeſandt worden ſind, haben gar keinen Erfolg, da hier nicht ein einziger Kaufmann Deutſch verſteht, ſich auch nicht die Mühe nimmt, ſich derartige Anerbietungen überſetzen zu laſſen. Zum mindeſten iſt zur Anknüpfung von Geſchäftsverbindungen, wenn dieſe durch derartige Zuſchriften beabſichtigt wird, wenn nicht Spaniſche, ſo doch Franzöſiſche Korreſpondenz erforderlich, wenngleich auch letztere nur für einen kleinen Theil der hieſigen Geſchäftswelt verſtändlich iſt.

Ein Bank- oder Wechſelverkehr zwiſchen Granada und Deutſchland beſteht nicht. Deutſche Valuten werden nicht gehandelt, und es wird daher auch ein Kurs für dieſelben nicht notirt.

In den letzten Tagen des Berichtjahres war der Kurs auf

London ..... 47⅛ bis 47¾ Pence, } für 1 Duro von 5 Peſetas.
Paris ..... 5 Franken }

V.]

Ferrol.

Jahresbericht für 1881.

Ueber den Verkehr des hieſigen Platzes während des verfloſſenen Jahres iſt Folgendes mitzutheilen:

Einfuhr. Die direkten Einfuhren aus dem Auslande (hauptſächlich England) waren folgende:

10 000	Tonnenlaſten	Steinkohle,
538	„	Maſchinerien,
372	„	Eiſen in Platten und Stangen ꝛc.,
215	„	unverarbeitete Baumwolle,
1 000	„	Fichtenholz aus Norwegen;

außerdem einige kleine Quantitäten Kurzwaaren, Droguen, Seife, feuerfeſte Ziegel und Malerbedürfniſſe.

Ausfuhr. Nach England wurden 860 Tonnen Kupfererz und 1300 Tonnen Grubenhölzer ausgeführt.

Aus und nach Deutſchland hat keine direkte Ein- und Ausfuhr ſtattgefunden.

Schifffahrt. Nur ein Deutſches Schiff lief im Berichtjahre in dieſen Hafen ein, nämlich der Dampfer „Marie" von Wolgaſt, welcher, von Sevilla nach Hull mit einer Ladung Kupfererz gehend, wegen ſchlechten Wetters zum Einlaufen gezwungen war, aber am nächſten Tage wieder ſeiner Beſtimmung zu auslief. Die Geſammtzahl der Schiffe aller Nationen, welche in dieſen Hafen während des ganzen Jahres einliefen, belief ſich auf 406, wovon 27 Britiſche, 2 Franzöſiſche, 2 Schwediſche, 1 Ruſſiſches, die übrigen 374 Spaniſche waren, die letzteren zum größten Theile Küſtenfahrzeuge.

Grubenweſen. Der Mangel an Eiſenbahnen verhindert die wünſchenswerthe Entwickelung der Grubeninduſtrie. Aus den zwei Kupfererzbergwerken, welche gegenwärtig als die einzigen ausgebeutet werden, wurden vier oder fünf Ladungen nach England ausgeführt.

V.] # Dünkirchen.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die vor mehreren Jahren begonnenen großartigen Hafenarbeiten werden eifrig fortgesetzt, und es wird nicht lange dauern, bis ein anderer Binnenhafen (Darse) dem Bassin Freycinet beigegeben werden wird.

Die Baggerarbeiten, welche beim Hafeneingang mit den Baggern des Saugsystems vollzogen worden sind, haben mit Hülfe des Hinaustreibens des Wassers durch die Schleusen (Chasses) ausgezeichnete Resultate geliefert, und die Tiefe auf der Barre um ungefähr 2 Meter vergrößert. Schiffe mit einem Tiefgang von 6¼ Metern oder 20½ Engl. Fuß können jetzt ohne Schwierigkeit während jeder Springfluth in den Hafen kommen. Die Baggerarbeiten werden sorgsam unterhalten, und es steht zu hoffen, daß die frühere Ansammlung des Sandes auf der Barre besiegt wird.

Betrachtet man die statistischen Uebersichten, so bemerkt man, daß die Einfuhr der Getreidearten aus Deutschland nach Frankreich fast vollständig aufgehört hat; denn von 1 406 700 Kilogramm in 1880 ist sie in 1881 auf 10 050 Kilogramm gesunken. Die Oelsämereien haben ebenfalls in 1881 weniger Anlaß zur Deutschen Ausfuhr gegeben; dieselbe belief sich auf 2 489 239 Kilogramm, gegen 12 783 404 Kilogramm in 1880. Auch im Deutschen Export von Melasse nach Frankreich zeigt sich eine große Abnahme; derselbe erreichte in 1880 das Quantum von 14 905 004 Kilogramm, während er in 1881 nur 7 206 460 Kilogramm betrug.

Die drei aus Deutschland hauptsächlich importirten Artikel haben allein eine Abnahme um 19 489 359 Kilogramm erlitten. Alle anderen betreffenden Gegenstände bleiben ungefähr dieselben.

Der Ausfuhrhandel von hier nach Deutschland, ohne große Wichtigkeit im Allgemeinen, hat nicht abgenommen. Der Export des Hauptartikels desselben, vegetabilische Oele, ist im Gegentheil in Zunahme und betrug im Berichtjahre 1 822 318 Kilogramm, gegen in 1880 nur 639 749 Kilogramm.

Die Erdnußölkuchen (Tourteaux d'arachides), welche 1880 noch mit 322 000 Kilogramm dastanden, sind im vorigen Jahre aus der Liste der Ausfuhr nach Deutschland gänzlich verschwunden, dagegen scheinen einige Artikel aus Eisen, Stahl und Gußeisen in der betreffenden Uebersicht einen gewissen Rang einnehmen zu wollen:

Wagenfedern	26 000	Kilogramm,
Maschinentheile	41 016	„
Gußeisenfabrikate	678 794	„

Die verschiedenen Handelsaustausche zwischen Deutschland und Frankreich über Dünkirchen haben ohne Frage in 1881 an Wichtigkeit verloren; den statistischen Tabellen der Zolldirektion zu Lille nach geben viele Waaren dem Landtransport den Vorzug. Melasse, Garne und Metalle stehen obenan und bezeugen durch ihr Quantum die Thätigkeit des Deutschen Handels.

Die Ausfuhr Frankreichs nach Deutschland zu Lande und zur See ist weit geringer, als die Deutsche Einfuhr dorthin; außer wollenen Geweben und einigen wenigen anderen Artikeln in der Menge von 461 020 Kilogramm ist nichts Erhebliches darunter zu bemerken.

Unserer Ansicht nach ist nicht zu erwarten, daß in 1882 eine bemerkenswerthe Zunahme des internationalen Austausches, besonders was die Hauptartikel betrifft, stattfinden wird: die Oelsämereien sind sehr niedrig im Preise, die Lager im Innern voll und die Zeit der großen Zufuhren aus Ostindien ist nahe; von Getreidearten darf man große Einfuhren aus Amerika erwarten, die Saatfelder hier entwickeln sich prächtig, und wenn nicht noch Frost dazwischen kommt, so darf man nach einem so gelinden Winter wohl auf eine sehr gute Ernte hoffen; die Deutsche Melasse wird vielleicht einen leichteren und größeren Absatz finden, wenn der Mais, welcher hauptsächlich zur Destillation verarbeitet wird, so theuer bleibt wie augenblicklich.

Was vielleicht in 1882 eine bedeutende Wirkung in den internationalen Verbindungen hervorrufen wird, ist die Anwendung des Tarifs der meistbegünstigten Nation auf die Englischen Produkte.

Im hiesigen Hafen sind während des Jahres 1881 121 Deutsche Schiffe (64 Segelschiffe und 57 Dampfschiffe) von zusammen 43 185 Tonnen eingegangen, sämmtlich beladen. Von diesen Fahrzeugen sind in dem nämlichen Jahre 120 (63 Segelschiffe und die 57 Dampfschiffe) von zusammen 43 029 Tonnen wieder ausgegangen, davon 106 (54 Segelschiffe und 52 Dampfschiffe) in Ballast. Am Jahresschlusse war 1 Deutsches Segelschiff von 156 Tonnen zugegen.

Einfuhr der hauptsächlichen Artikel aus Deutschland über Dünkirchen im Jahre 1881.

Käse	11 845	Kilogramm,
Schweinsborsten	4 599	„
Talg	3 000	„
Andere Fettwaaren	3 900	„
Gerste	7 850	metr. Ctr.,
Hafer	2 200	„
Hülsenfrüchte	182 425	Kilogramm,
Erdnüsse	580 134	„
Oelsämereien:		
Leinsamen	225 000	„
Colza	1 127 595	„
Rübsamen	122 510	„
Hanfsamen u. a.	435 000	„
Melasse	7 206 460	„
Bauholz	561 100	„
Hanf, geschwingter	861 600	„
Hanfwerg	59 532	„
Flachs, geschwingter	1 163 195	„
Flachswerg	30 989	„
Jarosse	690 000	„
Zink vom ersten Guß	130 000	„
Branntwein	11 303	Liter,
Hänfene Seilerwaaren	11 438	Kilogramm,
Eiserne Röhren	3 918	„

Ausfuhr der hauptsächlichen Artikel nach Deutschland über Dünkirchen im Jahre 1881.

Mohnöl	258 783	Kilogramm,
Colzaölkuchen	320 000	„
Erdnußölkuchen	1 113 535	„
Andere Oelkuchen	130 000	„
Dachschiefer	270 000	Stück,
Stangeneisen	9 751	Kilogramm,
Kupfer, gehämmertes und gewalztes	4 346	„
Steinkohlentheerprodukte	40 704	„
Cigarrettenpapier	4 127	„
Stählerne Federn für Wagen 2c.	26 000	„
Maschinentheile aus Eisen und Stahl	42 128	„
Eisengußwaaren	678 794	„

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 392.

Einfuhr der wichtigsten Artikel aus Deutschland über Lille im Jahre 1881.

Gesalzenes Schweinefleisch	40 085	Kilogramm,
Butter	6 611	„
Wolle im Schweiß	75 410	„
Wollabfälle	68 035	„
Schweinsborsten	5 507	„
Bettfedern	3 193	„
Seidengarn	1 020	„
Mehl	10 000	„
Bruchreis	10 000	„
Hülsenfrüchte	129 387	„
Stärke, einheimische	775 461	„
Melasse zur Destillation	1 866 251	„
Palmöl	5 697	„
Eichenholz, gesägtes	50 870	„
Hanfwerg	11 173	„
Flachs, geschwingter	579 410	„
Flachswerg	277 605	„
Baumwolle	22 410	„
Hopfen	4 396	„
Holzmasse	230 000	„
Gips	80 000	„
Glas zu Röhren	51 022	„
Petroleum	218 903	„
Schwarzblech	11 955	„
Stahl in Stäben	124 265	„
Kupfer erster Fabrikation	10 138	„
Bleierz	78 080	„
Blei in Mulden	9 899 957	„
Graphit	30 755	„
Stearinsäure	25 282	„
Alkalien	88 522	„
Bleioxyd	99 922	„
Natronsalpeter	771 182	„
Schwefelsaurer Baryt	776 107	„
Kupfervitriol	134 133	„
Sodasalze	21 971	„
Steinkohlentheerfarben	57 607	„
Künstliches Ultramarin	58 276	„
Stärke	57 467	„
Porzellan, weißes	13 418	„
Glasgefäße	91 178	Franken Werth,
Baumwollengarn, gefärbtes	67 993	Kilogramm,
Wollengarn, weißes	18 266	„
„ gefärbtes	7 575	„
Seidengewebe, glatte	548	„
Halbseidengewebe	2 160	„
Tuch 2c.	19 848	Franken Werth,
Posamentierwaaren	38 881	„ „
Gemischte Wollenstoffe	85 939	„ „
Bedruckte Baumwollengewebe	16 064	„ „
Baumwollensammet	1 045	Kilogramm,
Baumwollener Tüll	274	„
Baumwollene Strumpfwaaren	8 441	Franken Werth,
„ Posamentierwaaren	23 599	„ „
Pappe	15 585	Kilogramm,
Albums	3 532	Franken Werth,
Schreibpapier	235 131	Kilogramm,
Tapeten	5 782	„
Filzwaaren	23 188	Franken Werth,
Hölzerne Uhren	3 340	„ „
Gasometer	45 812	Kilogramm,
Nähmaschinen	7 773	„
Eiserne Maschinentheile	82 950	„
Stählerne Maschinentheile	66 480	„
Eiserne und stählerne Werkzeuge	27 801	„
Eisengußwaaren	6 513	„
Eiserne Röhren	146 627	„
Andere Eisenwaaren	44 407	„
Stahlwaaren	2 052	„
Kupfer- und Bronzewaaren	9 092	„
Zinnwaaren	11 296	„
Draht	1 754	„
Nähnadeln	915	„
Kautschukwaaren	1 619	„
Waaren aus Knochen, Elfenbein, Horn 2c.	7 113	Franken Werth,
Spielwaaren	70 325	„ „
Kurzwaaren	10 730	„ „
Kupfer	39 044	„ „
Möbel	30 091	Kilogramm,
Bilderrahmen	6 148	„
Optische Instrumente	3 531	„
Chemische Instrumente	1 298	„
Leinenes Weißzeug	20 004	Franken Werth,
Andere neue Kleidungsstücke	32 587	„ „

Ausfuhr der wichtigsten Artikel nach Deutschland über Lille im Jahre 1881.

Wolle, gekämmte	7 990	Kilogramm,
Wollenabfälle	33 730	„
Garn aus Flockseide	1 190	„
Bleierz	34 250	„
Pottasche	34 250	„
Kohlensaures Bleioxyd	240 890	„
Ultramarin	3 110	„
Leinen- und Hanfgarn, roh, gebleicht und gefärbt	94 380	„
Jutegarn	29 320	„
Baumwollengarn, meist gefärbt	13 290	„
Baumwollener Tüll, glatter u. gestickter	470	„
Wollengarn, ungebleicht, gebleicht und gefärbt	211 210	„
Wollengewebe	461 020	„
Maschinentheile	20 460	Franken Werth,
Sammlungsgegenstände	7 000	„ „

V.]

Rouen.

Jahresbericht für 1881.[1])

Der seit Jahren erhebliche Aufschwung im Schiffsverkehr des hiesigen Hafens hat im verwichenen Jahre eine Unterbrechung erlitten und einem Rückgange Platz gemacht. Hat derselbe wohl die Segelschiffe jeder anderen Flagge betroffen, so doch nicht die Deutschen, welche sich wieder in größerer Zahl gezeigt.

Es gingen überhaupt ein und aus:

in 1880	5 189	Schiffe von	1 459 626	Register-Tonnen,
in 1881	4 610	„ „	1 330 412	„
Abnahme	579	„ „	129 214	„

Der Verkehr Deutscher Fahrzeuge war der nachvermerkte:

in 1880 eingegangen...	53	Schiffe von	20 241	Register-Tonnen,
ausgegangen..	53	„ „	20 241	„
zusammen Ein- u. Ausgang	106	Schiffe und	40 482	Register-Tonnen,
in 1881 eingegangen...	63	Schiffe von	26 710	Register-Tonnen,
ausgegangen..	60	„ „	26 240	„
zusammen Ein- u. Ausgang	123	Schiffe und	52 950	Register-Tonnen.

Von den in 1881 eingegangenen Deutschen Fahrzeugen waren 5 leer, von den ausgegangenen 28 in Ballast und 1 leer. Am Schlusse des Jahres waren 3 Deutsche Schiffe anwesend, welche im Januar 1882 ausfegelten, unter ihnen 1 in Ballast.

Die Abnahme des Gesammtgehalts der Britischen Schiffe im Ein- und Ausgang betrug 52 553 Register-Tonnen, was mehr beträgt, als die Abnahme der Kohleneinfuhr, welche ohne Zweifel durch die Wohlfeilheit der Französischen Kohle verursacht wurde. Oesterreichische und Italienische Segelschiffe, welche in den beiden Vorjahren in größerer Zahl angelangt waren, sind fast gar nicht gekommen, und zwar in Folge des Stockens des Getreidehandels der Vereinigten Staaten während des vorigen Jahres. Auch Schwedische und Norwegische Fahrzeuge, welche dem Verkehr unseres Hafens ein beträchtliches Kontingent stellen, trafen in geringerer Anzahl ein.

Es ist hier eine neue Dampfschifffahrtsgesellschaft gegründet worden, wahrscheinlich durch das neue Schifffahrtsprämiensystem ermuthigt. Dieselbe hat sieben oder acht Dampfboote angekauft, darunter eines aus Deutschland, und ihre gegenwärtige Beschäftigung besteht im Transport von Wein aus Spanischen und andern Mittelmeerhäfen nach Frankreich, es herrscht aber etwas Schlaffheit darin, da die Preise im Steigen sind, und die neuerliche Geldkrise die Transaktionen schwieriger macht.

In den Arbeiten an der Vervollständigung der neuen Kaie hat im vorigen Jahre große Thätigkeit geherrscht. Auf dem rechten Ufer sind gegen 400 Meter ummauert worden und werden bald im Stande sein, der Schifffahrt zu dienen. Auf dem linken Ufer sind 105 Meter fertiggestellt und in Gebrauch genommen. Der südliche Theil der Insel du Petit Gay ist verschwunden, alles dort geordnet; auch der nördliche Theil der Insel Mern ist nahezu hinweggenommen, und auch da wird die Vollendung der Arbeiten gleichzeitig mit der Vertiefung des Arms zwischen den Inseln statthaben. Die Insel Mern ist zugleich mit dem linken Flußufer vereinigt worden. Im laufenden Jahre sollen die Arbeiten zur Vollendung der Kaie auf beiden Ufern fortgeführt werden. Zwischen dem See- und dem Flußhafen soll eine steinerne Brücke an Stelle der bisherigen Hängebrücke gebaut werden.

Der Baumwollhandel soll wesentlich in der frühern Lage sich befinden.

Eine nicht unbeträchtliche Anzahl Banken und Bankfilialen ist in unserer Stadt errichtet worden, was wohl als ein Zeichen der Prosperität der von ihnen gepflegten Geschäfte gelten darf.

V.]

Rom.

Allgemeiner Bericht für das Jahr 1881.

Ein Bericht über die ökonomische Lage Roms während des verflossenen Jahres muß nothwendig damit beginnen, das ökonomische Leben der ganzen Italienischen Nation zu besprechen.

Vor Allem springt hierbei die von dem Finanzminister Magliani unternommene Operation der Abschaffung des Zwangskurses der Banknoten ins Auge. Von dem glücklichen oder unglücklichen Ausgang dieser Operation hängen die tiefgehendsten Interessen des Landes ab, und ein auch nur theilweises Mißglücken des gewaltigen Unternehmens würde auf viele Jahre hinaus verhängnißvolle Wirkungen üben.

Als der Finanzminister im Jahre 1880 die betreffende Gesetzvorlage einbrachte, wurde dieselbe von der hohen Finanzwelt als Utopie verschrien, und die Industriellen, voran die Oberitalienischen, erfüllten die Zeitungen mit ihren Klagen, indem sie behaupteten, daß die Abschaffung des Zwangkurses, in welchem sie ein Acquivalent von Schutzzoll sahen, die inländische Industrie aufs tiefste schädigen müsse. Es war ja vorauszusehen, daß die Italienische Industrie durch Aufhebung des Zwangskurses einige Verluste erleiden würde, ebenso wie ihr früher durch Einführung desselben Nutzen erwachsen war, doch sind wir überzeugt, daß die in dieser Rücksicht gehegten Befürchtungen übertrieben sind.

Es ist nicht wohl anzunehmen, daß die Preise aller Artikel im Verhältniß des gefallenen Agio herabgehen werden, es werden gewiß bei vielen und besonders bei solchen, die nicht speziell unter der Konkurrenz der ausländischen Industrie zu leiden haben, die gewohnheitsmäßigen Preise und jedenfalls im richtigen Verhältniß zu den Produktionskosten stehend andauern.

Die Industriellen gingen bei ihren Klagen von der Ansicht aus, daß durch Abschaffung des Zwangskurses die Löhne, Transportkosten und Abgaben im Verhältniß sich höher stellen würden, ohne aber dabei gehörig in Betracht zu ziehen, daß fast alle Industrien einen großen Theil des Rohmaterials, ferner Kohlen, Maschinen und die kostspieligsten Geräthschaften, fast ausschließlich aus dem Auslande beziehen und daß die Abschaffung des Zwangkurses ihnen andererseits auf diese Bezüge erheblichen Vortheil bringt. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die Industriellen durch Abschaffung des Zwangskurses auch der Gefahr überhoben werden, daß ihnen auf früher bezahltes hohes Agio durch inzwischen eingetretenen Rückgang desselben ein Verlust erwachse. Die durch die Währungsänderung bedingte Erhöhung der Frachten wird in gleichem Verhältniß die konkurrirenden ausländischen Waaren wie die im Inlande produzirten treffen. — Es erübrigt noch, zu untersuchen, ob die höheren Löhne, welche die Arbeiter nach dem Aufhören des Zwangskurses bekommen werden, den Arbeitgebern schaden werden. — Wer die Italienischen Industriezweige im großen Ganzen, ihre Licht- und Schattenseiten studirt, entdeckt mit Verwunderung, daß die Fabriken des Landes zur Bewegung ihrer Mechanismen viel mehr Leute bedürfen als die

---

([1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 402.

Etablissements im Auslande, und daß die gleichen Einrichtungen weniger produziren. Nehmen wir z. B. eine Baumwollenspinnerei von 20 000 Spindeln, welche die Nummer 20 produzirt; eine solche Fabrik wird in England mit 150 Arbeitern betrieben, während man in Italien etwa 300 dazu braucht; in England produzirt jede Spindel jährlich 30 Kilogramm Gespinnst, in Italien ungefähr 25 Kilogramm. Es leuchtet ein, daß ein so bedeutender Unterschied besonders in Zeiten des Zwangskurses mit hohem Bankdiskonto und hohen Kapitalzinsen äußerst nachtheilig für Italien ist; die Englische Spinnerei wird nach obigem Maßstabe im Jahre gegen 600 000 Kilogramm, dagegen die Italienische nicht mehr als 500 000 Kilogramm produziren. Das Anlagekapital für die Spinnerei mit 20 000 Spindeln wird in England etwa 800 000 Franken, in Italien etwa 1 200 000 Franken betragen; der Unterschied kommt daher, daß man in Italien große Auslagen für Nutzbarmachung der Wasserkraft hat, große Lagerräume braucht und daß die nöthigen Maschinen durch den Import vertheuert werden. Die auf die Industrie treffenden Jahreszinsen mit Amortisation berechnet man in England auf 10 pCt., in Italien auf 12 pCt. und noch mehr; man wird daher in England unter den allgemeinen Spesen hierfür 80 000, in Italien 144 000 Franken einschreiben müssen. Die 80 000 Franken der Englischen Fabrik werden sich auf ein Produkt von 600 000 Kilogramm vertheilen und 13 Centimen pro Kilogramm ergeben, während die 144 000 Franken der Italienischen Fabrik sich auf 500 000 Kilogramm vertheilen und sich auf 28 Centimen pro Kilogramm berechnen werden. Die Englische Fabrik mit 150 Arbeitern und 300 Arbeitstagen wird, wenn wir den Arbeitslohn zu 3 Franken annehmen, im Jahre für Löhne 135 000 Franken ausgeben, während die Italienische Fabrik bei gleich vielen Arbeitstagen und bei einem mittleren Lohn von 1½ Franken eine ebenso hohe Auslage für Löhne haben wird. Aber die 135 000 Franken der Englischen Fabrik vertheilen sich auf 600 000 Kilogramm und ergeben ungefähr 22 Centimen für das Kilogramm, während die 135 000 Franken der Italienischen Spinnerei sich auf ein Produkt von 500 000 Kilogramm vertheilen und 27 Centimen für jedes Kilogramm ergeben. Es ist klar, daß die Italienische Baumwollenspinnerei, wenn sie mit der gleich geringen Anzahl Arbeiter wie die Englische Fabrik auszukommen vermöchte, ihren Arbeitern ohne Schaden ebenso hohe Löhne wie die Englische bezahlen und die Leute sogar noch besser als in England stellen könnte, wenn ihre Produktivität sich erhöhen würde und wenn sie mit dem gleichen Grundkapital, welches, wie wir oben gesehen, den Preis des Produktes mehr beeinflußt als die Löhne, eine größere Quantität und bessere Qualität von Waare auf den Markt bringen könnte. Wollen wir eine bescheidenere Supposition zu Grunde legen und die Arbeiterzahl nur um ein Sechstel, d. h. auf 250, reduziren, so wird, wenn diese Arbeiterzahl ebensoviel wie die 150 Englischen Arbeiter leistet, die Produktion auf 600 000 Kilogr. steigen; jedes Kilogramm wird nicht mehr, wie bisher, mit 28, sondern nur mit 24 Centimen für Zinsen und Amortisation belastet werden, und die Löhne werden, auch wenn sie um 20 pCt. steigen sollten, jedes Kilogramm nur noch mit 22½ Centimen belasten.

Auf diese Weise wäre gleichzeitig die Lage des Arbeiters, des Fabrikherrn und der inländischen Konkurrenz gebessert.

Es ist leider wahr, daß der Italienische Arbeiter, dessen Intelligenz, Arbeitslust und Disziplin mit Recht gerühmt werden, nicht viel produzirt; der Grund davon liegt wohl darin, daß es für viele Industriezweige an langjähriger Tradition fehlt, daß keine tüchtigen Direktoren und Oberarbeiter vorhanden sind, welche die Arbeiter ausbilden könnten, wie dies in England mit so viel Geschick geschieht. Es ist dabei auch zu bedenken, daß viele Italienische Arbeiter wegen ihrer zu geringen Bezahlung nicht ihre Kräfte durch genügende Nahrung erhalten und erneuern, und daß über dem belastenden Gedanken der Entbehrung ihre Hand und ihre Intelligenz nicht die nöthige Elastizität behalten.

Wenn also durch die Rückkehr zur Metallwährung die Löhne etwas steigen sollten, so wird der Fabrikherr wohl ebensoviel Vortheil davon haben; denn die Erfahrung hat gelehrt, daß die Arbeiter bei größerem Wohlbefinden auch mehr produziren. — Uebrigens haben die Fabrikanten im verflossenen Jahre bereits Gelegenheit gehabt, die Folgen der Rückkehr zur Metallwährung zu erproben. Ende Oktober 1880 stand das Goldagio auf 9 pCt., Ende Dezember 1880 war es auf 1,60 pCt gefallen; im Sommer 1881 war es so gut wie verschwunden, Ende Dezember 1881 dagegen wieder auf 2,40 pCt. gestiegen. Während der ganzen Zeit des so niedrigen Goldagio hat sich kein einziger Uebelstand bemerklich gemacht, der die Opposition gegen die Abschaffung des Zwangskurses rechtfertigen würde.

Im Jahre 1881 stand der Bankdiskonto in Italien ungewöhnlich tief, nämlich auf 4 pCt.; er erhob sich aber im Monat November auf 5 pCt. und blieb seitdem unverändert.

Es sind in letzter Zeit vielfach Zweifel an dem Gelingen der Abschaffung des Zwangskurses laut geworden, es scheint aber doch, daß die Operation sich nach den festgestellten Normen abwickelt und, abgesehen von politischen Komplikationen, als gesichert zu betrachten ist. Die Englischen Uebernehmer der letzten Italienischen Anleihe haben bis jetzt 215 Millionen Lire Gold abgeliefert, eine weitere Sendung soll unterwegs und bis Ende September d. J. die Ablieferung der vollen 400 Millionen, mit welchen der Finanzminister die Baarzahlungen würde aufnehmen können, beendet sein. Allerdings haben sich in den letzten Monaten die Verhältnisse des Goldmarktes bedeutend verschlechtert, und das Agio ist in Italien wieder auf etwa 5 pCt. gestiegen, so daß, wenn keine Besserung eintritt, schwerlich im September d. J. die Baarzahlungen beginnen können und dem Minister nichts anderes übrig bleiben wird, als günstigere Zeiten abzuwarten. Es ist in den Zeitungen vielfach der Vorschlag gemacht und besprochen worden, daß es zweckmäßig wäre, in der Zwischenzeit das brachliegende Gold zur Hebung der Italienischen Rente, etwa durch großartigen Report an der Pariser Börse, auszunützen und zinstragend zu machen —, es ist aber kaum anzunehmen, daß sich der Finanzminister auf ein so gewagtes Manöver einlassen wird. Uebrigens hat derselbe bei Gelegenheit einer Interpellation in der Kammer unter Hinweis auf die bereits überwundenen Schwierigkeiten die Zuversicht ausgesprochen, daß es gelingen werde, auch die nun unerwartet sich einstellenden Hindernisse zu beseitigen und die Operation programmgemäß durchzuführen.

Die nationale Industrie-Ausstellung zu Mailand im vorigen Jahre war so zu sagen der Probirstein für die industrielle Kraft Italiens, bei deren Beurtheilung übrigens zu berücksichtigen ist, daß nicht in allen Industriezweigen das Beste, was Italien produzirt, zur Anschauung kam, indem verschiedene der bedeutendsten Industriellen entweder aus Scheu vor den Kosten, oder weil sie sich hinlänglich bekannt glaubten, die Ausstellung nicht beschickten. Man überzeugte sich, daß Italien, wenn es auch in vielen sekundären Industrien eine hohe Stufe erreicht hat und sich selbst genügt, in allen großen Industriezweigen dem Auslande zinsbar ist. Am günstigsten für Italien stellt sich das Verhältniß in der Papierfabrikation, welche einen bedeutenden Export nach dem Orient aufweist.

Bei Gelegenheit der Ausstellung in Florenz im Jahre 1861 wurden in dem amtlichen Bericht fünf der hauptsächlichsten Industriezweige als auf dem niedrigsten Standpunkt stehend bezeichnet, nämlich:

Mechanik im Allgemeinen,
Hanf- und Flachswaaren,
Wollenwaaren,
Baumwollenwaaren,
Glas und Keramik.

Es wird interessant sein, sich über den heutigen Stand dieser Industriezweige etwas genauer zu orientiren.

Der Mechanik im Allgemeinen ist auch heute noch eine große Inferiorität nicht abzusprechen, und der beste Beweis dafür sind die Zahlen des Imports. Der Werth der Einfuhr in dieser Kategorie belief sich schon im ersten Semester 1881 auf 64 Millionen Lire und der Werth der in den ersten acht Monaten des verflossenen Jahres importirten unbenannten Maschinen auf 16 130 000 Lire, gegen 19 941 000 Lire im ganzen Jahr 1880, für Dampfkessel in den ersten acht Monaten von 1881 auf 923 000 Lire, gegen 938 000 Lire im ganzen Jahre 1880. Es ist hierbei vor Allem zu berücksichtigen, daß bis vor wenigen Jahren die Ministerien des Krieges, der Marine und der öffentlichen Arbeiten durchweg das Ausland begünstigten. Die Oberitalienischen Bahnen machten es bis zu ihrer Verstaatlichung nicht anders. Seitdem Baccarini Minister geworden, hat die Herstellung von Eisenbahnmaterial jedenfalls einen bedeutenden Aufschwung genommen.

Hervorragend ist der Bau eiserner Brücken (Cottran in Castellamare), welcher seinen Aufschwung den Süditalienischen Bahnen verdankt. Um dieser Industrie auch die Konkurrenz nach dem Auslande zu ermöglichen, wird die Zurückvergütung des Zolles angestrebt.

Als glänzend können die Resultate der Wagenfabrikation bezeichnet werden, welche ihrem Charakter nach besonders für Italien paßt. Es sind dazu keine großen Kapitalien und keine großartigen Etablissements nöthig, dagegen kommen verhältnißmäßig viele Leute zur Verwendung, welche sich nicht übermäßig anzustrengen brauchen und ihren angeborenen künstlerischen Geschmack verwerthen können. Die Fabrik Casalini in Rom ist eine der renommirtesten.

Bewundernswürdig sind die Produkte der Werkstätten für wissenschaftliche Instrumente und Geräthschaften; da aber der Import fast ganz freigegeben ist, so kann diese Industrie nicht gut aufkommen. Es wird, hauptsächlich an physikalischen und geometrischen Instrumenten, für etwa 5 Millionen Lire eingeführt und für etwa 700 000 Lire exportirt. Sehr anerkannt sind die astronomischen Instrumente, welche ein Deutscher, Brassart aus Köln, verfertigt. Die Industriellen dieses Zweiges streben größeren Zollschutz an und verlangen eine Tarif-Klassifikation nach dem größeren oder geringeren Werthe der Instrumente; die wissenschaftlichen Instrumente sollen klassifizirt werden in solche, deren Durchschnittswerth 6000 Lire pro Centner und in andere, deren Durchschnittswerth 700 Lire pro Centner beträgt. Bis jetzt sind alle diese Instrumente mit 30 Lire Zoll für 100 Kilogramm belastet, was oft gerade auf die feinsten Instrumente nur einige Centimen ausmacht. Eine der bedeutendsten Fabriken der in Rede stehenden Kategorie ist das Etablissement „Galilei" in Florenz, welches in Rom eine Zweiganstalt gegründet hat.

In der Leinen- und Hanfindustrie steht Italien noch immer auf sehr niedriger Stufe und macht Rückschritte. Während es als Hanfproduzent in erster Reihe kommt, stellt es sich in dessen Verarbeitung auf die letzte Stufe: es setzt nicht mehr als 50 000 Spindeln in den gröbsten Nummern in Bewegung. Auch daran sollen die zu niedrigen Zollsätze die Schuld tragen. In den ersten acht Monaten des Jahres 1881 wurden an Gespinnsten für 11 Millionen, an Geweben und genähten Stoffen für 5 700 000 Lire mehr ein- als ausgeführt, und der Import nimmt zu immer größerer Schädigung der inländischen Industrie von Jahr zu Jahr zu.

Auch die Wollenindustrie — Garne und Gewebe — wird durch die stets steigende Einfuhr aus England, Frankreich, Deutschland und Oesterreich gedrückt. Die Ausfuhr beträgt jährlich ungefähr 2½ Millionen Lire an Werth und rührt fast ausschließlich von einem großen Etablissement (Lanificio Rossi in Schio) her.

Frankreich produzirt an wollenen und baumwollenen Geweben für 600 Millionen, Italien nicht für über 10 Millionen Lire. — Der Werth des Imports an Wollengeweben betrug im ersten Semester 1880 20 900 000 Lire und in den ersten acht Monaten 1881 bereits 49 Millionen. An halbwollenen Geweben wurde im Jahre 1879 für 12 111 000 Lire, im Jahre 1880 für 14 768 000 Lire und in den ersten acht Monaten 1881 für 12 019 000 Lire importirt.

Was die Baumwollenindustrie betrifft, so hat Italien im Ganzen etwa 900 000 Spindeln, also eine Spindel auf 30 Einwohner, während in England zwei Spindeln, in der Schweiz eine Spindel auf jeden Einwohner kommen.

Die feinen Garne kommen alle aus dem Auslande; die inländischen Industriellen behaupten, sich nicht auf feine Garne einrichten zu können, so lange nicht die Zollbehörde die Nummernklassifikation ändern werde.

Die Baumwollenweberei zählt in Italien kaum 12 000 mechanische und 80 000 Handstühle und genügt in groben Geweben nothdürftig dem inländischen Verbrauche.

Der Import beträgt jährlich an 200 000 Centner, und zwar nicht nur in feineren Nummern, welche in Italien ganz fehlen, sondern auch in den gröberen Qualitäten, — ein deutlicher Beweis, daß auch der Baumwollenweberei ungünstige ökonomische Verhältnisse im Wege stehen.

In der künstlerischen Keramik hat Italien seit dem Jahre 1861 große Fortschritte gemacht, aber nicht ebenso in der ordinären Keramik, welche ein viel größeres Absatzfeld hat. Auch in den Artikeln dieses Zweiges ist die Einfuhr im Wachsen. Die Hälfte der Flaschen kommt aus dem Auslande — großentheils aus Deutschland —, und dabei macht die einheimische Industrie gleichzeitig gute Fortschritte. Es existiren fünf Siemenssche Oefen für die Fabrikation von Glastafeln und weitere fünf für die Fabrikation von Flaschen; als Brennmaterial wird Torf benutzt. Die Fabrikanten verlangen zu ihrem Schutz Anwendung des Generaltarifs und Transporterleichterung.

Dies ist die Lage von fünf der bedeutendsten Industriezweige. Dieselben waren vor zwanzig Jahren als auf dem niedrigsten Standpunkte stehend bezeichnet worden und haben sich auch bis heute nicht wesentlich gehoben.

Die Seide bildet, wie der Hanf, eines der Hauptprodukte der Italienischen Landwirthschaft, aber die Konkurrenz der Asiatischen Seide (in einzelnen Jahren wurden davon bis 5 Millionen Kilogramm importirt) hat die Seidenzüchter zu kostspieligeren Anlagen und die Spinner zu verbesserten Einrichtungen genöthigt, und beide klagen nun über die größere Belastung ihrer Industrie durch Zinsen und Steuern.

In Italien wird die Seide für ungefähr 200 000 Webstühle präparirt und zum größten Theil nach Lyon, zum geringeren nach Deutschland, England und der Schweiz ausgeführt, um dort gewoben zu werden. Die Arbeit wird in Italien ausschließlich von Frauen und Mädchen besorgt, aber die Industrie der Seidenspinnerei des Landes geht nicht über die Transformation des Rohstoffes hinaus. Die Italienische Seidenweberei verbraucht nur etwa 5 pCt. der in Italien präparirten Gespinnste. Ein großer Theil davon kehrt als

Gewebe oder gar als fertige Kleider zu großem Nachtheil der Italienischen Industrie zurück. An dieser Lage hat sich schon seit Jahren nichts geändert, ein Beweis, daß auch die Seidenweberei nicht prosperirt.

Neben der Korallenindustrie, deren in einem frühern Berichte[1]) besonders Erwähnung geschah, ist die Papierfabrikation als besonders günstig gestaltet hervorzuheben. Dieselbe arbeitet fast nur mit Wasserkraft und beschäftigt über 25 000 Arbeiter, davon 40 pCt. Männer, 40 pCt. Frauen und 20 pCt. Kinder. Die kontinuirlichen Maschinen sind seit dem Jahre 1861 von 59 auf 95 und die Produktion ist von 21 Millionen Kilogramm, im Werthe von 28 Millionen Lire, auf 55 Millionen Kilogramm, im Werthe von 45 Millionen Lire, gestiegen. Die Handpapierfabriken sind fast ganz verschwunden und gedeihen nur noch in einigen Orten Mittelitaliens (Fabriano). Ein- und Ausfuhr von Papier gleichen sich nahezu aus.

Unter den chemischen Industrien, welche in Italien gedeihen, steht die Chininfabrikation oben an. Ausgezeichnetes leistet die Lombardische Chininfabrik (von Böhringer aus Stuttgart eingerichtet und dirigirt), sodann die Fabrik Dufour in Genua.

Es werden ferner produzirt Weinstein, ordinäre Seife, Maschinen- und Medizinalöle, Stearin, Wachszündkerzchen, Borsäure, Alaun 2c. — Für verschiedene Chemikalien, deren Produktion sich auf Seesalz gründet, verlangen die Fabrikanten eine Preisreduktion des Salzes, worüber gegenwärtig in den Kammern verhandelt wird.

Aus allen Industriezweigen ergeht die Forderung an die Regierung, durch Schutzzoll und Frachtermäßigung die inländische Industrie mehr zu begünstigen.

Die Einfuhr und die Ausfuhr zusammen erreichten im Jahre 1881 den Gesammtwerth von 2522 Millionen Lire, wovon 1329 Millionen auf die Einfuhr und 1193 Millionen auf die Ausfuhr treffen, so daß die letztere Kategorie um 136 Millionen Lire überwiegt. Im Vergleich zum Jahre 1880 weist der vorigjährige Gesammtwerth von Ein- und Ausfuhr ein Plus von 165 Millionen Lire auf, dagegen hat sich im verflossenen Jahre die Differenz zwischen Export und Import zum Nachtheil des ersteren vergrößert. Im Jahre 1880 war das Minus des Exports 93 Millionen, im Jahre 1881 136 Millionen. Dieses Plus des Imports mag daher kommen, daß in Folge der guten Ernte im Jahre 1880 die Bevölkerung ihre Bedürfnisse besser befriedigen konnte, und daß der Rückgang des Goldagio viele Kaufleute zu Bestellungen im Auslande veranlaßte. — Das stetige Zunehmen des Gesammtumsatzes beweist ohne Zweifel eine anhaltende Entwicklung der ökonomischen Verhältnisse Italiens.

Dieses günstige Resultat ist vor Allem den verbesserten und stets sich erweiternden Verkehrsmitteln zuzuschreiben. Das vor einigen Jahren in den Kammern zu Stande gekommene Gesetz über zukünftige Eisenbahnbauten mit stufenweiser Staatsgarantie hat eine allgemeine Rührigkeit in diesem Zweige hervorgerufen. Die Provinzen machen alle Anstrengungen, um auch die in dritte und vierte Kategorie gestellten Bauten durch Diskontirung der Staatsgarantie früher auszuführen. Auch die Anlage von Tramways mit Dampfbetrieb wird begünstigt. Ein Beweis davon ist der Tramway zwischen Rom und Tivoli, welcher seit einigen Jahren in Betrieb ist und dem zu Liebe man den Bau der großen Eisenbahnlinie Rom—Tivoli—Aquila—Sulmona nicht von Rom, sondern von Tivoli aus begonnen hat und die Strecke Rom—Tivoli zuletzt fertigstellen wird.

Die Stadt Rom hat sich im vorigen Jahre ziemlich stationär gehalten. Der sehnlich erwartete neue Stadtplan kommt nicht zum Vorschein; in Betreff der großen Staatsbauten, welche in Folge der vom Staate bewilligten Unterstützung von 50 Millionen Lire errichtet werden sollen, ist noch keine Verständigung erreicht. So ist die Bauthätigkeit, welche seit einigen Jahren Handel und Wandel belebte, ins Stocken gerathen, oder sie ist wenigstens nicht so rege, als man erwarten könnte. Trotzdem pulsirt in der Stadt ein kräftiges Leben, und stete Entwicklung macht sich bemerklich. Wir hatten im verflossenen Jahre kein bedeutendes Falliment, und Ende Dezember wickelten sich die Verbindlichkeiten außerordentlich günstig ab; so hatte eine der großen Emissionsbanken nicht einen einen einzigen Wechselprotest.

Die Arbeiten der Tiberregulirung, welche für die Stadt von unberechenbarem Werthe ist, werden so langsam gefördert, daß wohl erst spätere Generationen den ersehnten Lungo tevere (Kaie der Tiber entlang) schauen werden.

Ein neues industrielles Etablissement ist der Erwähnung werth: die Macaronifabrik von Pantanella, welche aber das Unglück hatte, theilweise auszubrennen, nachdem sie kaum in Betrieb gesetzt war.

Die kleinen industriellen Etablissements in Tivoli haben sich im Vergleich zu ihrer früheren quasi Nullität gehoben. Das reizende Städtchen mit seiner gewaltigen Wasserkraft hat sich verschönert und emporgeschwungen und geht einer besseren Zukunft entgegen.

Wenn wir die sonstigen Orte der Römischen Provinz durchgehen, so finden wir einige Industrien in Terni, Subiaco, Grottaferrata, Anagni, Tolfa, doch handelt es sich immer um isolirte Etablissements, nicht bedeutend genug, um auch nur den Konsum der Stadt Rom zu beeinflussen.

Die Lage der Römischen Provinz ist der Art, daß sich niemals eine ansehnliche Industrie wird entwickeln können. In der Stadt ist Grund und Boden zu theuer, die Löhne und Steuern sind verhältnißmäßig zu hoch. Das umliegende Land ist arm und konsumirt sehr wenig, im Sommer herrscht das Fieber, und die persönliche Sicherheit läßt zu wünschen. Mineralische Schätze zum Ausbeuten sind nicht vorhanden.

Die nahen Städte Livorno, Florenz, Ancona, Neapel, welche alle günstiger gelegen sind als Rom, engen den Wirkungskreis des letzteren sehr ein. Es wird nie lohnen, das Rohmaterial über Rom ins Innere zu schaffen, um es zu verarbeiten und sodann wieder zur Weiterbeförderung ans Meer zu transportiren. Die Industrie wird nicht einmal bei dem Konsum der Stadt Rom viel mitkonkurriren können.

Die Hauptindustrie der Einwohner Roms wird nach wie vor wohl das Wohnungsvermiethen sein, und nebenher können Kunst und die lokalen Kunstgewerbe, so lange jeder Winter Tausende von Fremden nach der Stadt führt, ganz gut fortkommen.

Eine Stadt, die, wie Rom, vom industriellen Standpunkt aus betrachtet, eine so ungünstige Lage und so ungünstige klimatische Verhältnisse hat, der im heißen Sommer Jeder, dem es nur irgend möglich, entflieht, hat in industrieller Hinsicht keine Zukunft und muß ihr ganzes Streben auf Ausnützung der Wintersaison richten. Während der sechs Wintermonate ist Rom in voller Thätigkeit, die anderen sechs Monate, Juni bis November, sind als todte Saison zu betrachten.

Der Tiberfluß, statt ein Segen für die Stadt zu sein, ist mehr ein Gegenstand der Besorgniß; er hat den Charakter eines Bergstromes und ist an der Mündung versandet, strömt unbenutzt durch die ganze Campagna und verhindert durch seine gewaltigen Ueberschwemmungen und die dadurch erzeugte Fieberluft die Kultur des Tiberthales.

Die Eisenbahn nach Fiumicino an der Tibermündung, auf welche man große Hoffnungen gesetzt hatte, hat gar keine Bedeutung

[1]) S. Hand. Arch. 1882, Märzheft S. 171.

erlangt und ist nur im Hochsommer durch die Seebadenden belebt. — Die kleinen Dampfer, welche mehrere Jahre hindurch zwischen Rom, Livorno und Genua verkehrten, haben ihre Fahrten wieder eingestellt.

Es wurde im vorigen Jahre ein Tramway mit Pferdebetrieb nach der St. Paulskirche, ein anderer mit Dampfbetrieb von Ciampino nach Marino eingerichtet. Ersterer lucrirt an den Festtagen ganz gut, letzterer dagegen ist sehr wenig frequentirt.

Als langersehnte Neuerung verdient noch Erwähnung die endlich am 1. Oktober v. Js. eingeführte Beförderung kleiner Packete durch die Fahrpost nach In- und Ausland; diese neue Einrichtuug wird denn auch von Einheimischen wie Fremden lebhaft benutzt.

Die Bevölkerung der Stadt Rom, jetzt auf 304 000 Einwohner angelangt, steigt jährlich um einige tausend Personen, ein mäßiger Zuwachs für die Hauptstadt des Landes; man war auch etwas enttäuscht über diese aus der letzten Zählung vom 31. Dezember 1881 resultirende Zahl, da man auf etwa 10 000 mehr gerechnet hatte.

VI.]

Cardiff.

Jahresbericht für 1881.[1])

Im Laufe des Jahres gingen hier 224 Deutsche Fahrzeuge ein, wovon 196 Segelschiffe und 28 Dampfschiffe; 167 derselben (141 Segelschiffe und 26 Dampfschiffe) kamen in Ballast, 2 Segelschiffe leer. Wieder ausgegangen sind von jenen Fahrzeugen in dem nämlichen Jahre 210, und zwar 183 Segelschiffe und 27 Dampfschiffe; überhaupt ausgelaufen sind 222 Deutsche Schiffe (darunter 12 am Jahresbeginn im Hafen befindlich gewesene), fast ausschließlich mit Kohlenladungen. Am Jahresschlusse waren 14 Deutsche Fahrzeuge (13 Segelschiffe und 1 Dampfschiff) anwesend.

Nichtdeutsche Schiffe kamen aus Deutschen Häfen 128, nämlich 76 Segelschiffe und 52 Dampfschiffe, davon 64 (63 Segelschiffe und 1 Dampfschiff) in Ballast und 46 Dampfschiffe leer. — Nichtdeutsche Schiffe gingen nach Deutschen Häfen 5, und zwar 2 Segelschiffe und 3 Dampfschiffe, sämmtlich mit Steinkohle.

Nach fremden Ländern wurden in 5650 Schiffen 5 496 442 Tons Kohle, nach Häfen Großbritanniens 933 505 Tons Kohle, 124 591 Tons Eisen und Stahl, 17 669 Tons Coke und 117 449 Tons Preßkohle versandt. Die erwähnten Quantitäten Kohle ergeben wieder eine bedeutende Zunahme gegen das Jahr 1880, und zwar wurden mehr exportirt nach fremden Ländern 599 002 Tons oder etwa 10 pCt., nach Häfen Großbritanniens 68 606 Tons oder etwa 8 pCt. Die Ausfuhr von Eisen, Coke und Preßkohle stand gegen das Vorjahr zurück, und zwar wurden weniger exportirt von Eisen und Stahl 37 192 Tons, von Coke 7597 Tons, von Preßkohle 13 634 Tons.

Nach Deutschland wurden im Berichtjahre an Steinkohle, Coke und Preßkohle zusammen nur 4990 Tons verschifft, gegen im Vorjahre 6948 Tons; das Meiste ging nach Frankreich.

Die Einfuhr Cardiffs im Jahre 1881 bestand in 40 394 Tons Getreide, größtentheils Amerikanischer Weizen und Mais, 449 824 Tons Eisenerz, fast ausschließlich von Bilbao, 173 048 Loads Grubenstützen, meist von Bordeaux, 19 877 Tons Irländischen und Französischen Kartoffeln, 112 071 Loads Bauholz, größtentheils von Amerika, Norwegen und Schweden, sowie 23 705 Tons Espartogras vom Mittelmeer; auch wurden 783 lebende Ochsen von Amerika eingeführt.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 494.

Die Belebung im Kohlengeschäft hat während des ganzen Jahres angehalten, und es mußten fortwährend höhere Preise bewilligt werden, so daß am Schlusse des Jahres beste Cardiff-Steamkohle frei an Bord nicht unter 11 Schill. pro Ton einmal gesiebt, oder 11¼ Schill. pro Ton extra doppelt gesiebt, beides abzüglich 2½ pCt. Diskonto, käuflich war.

Auch die Preise der anderen hier in Frage kommenden Artikel hielten sich durchweg recht lohnend, so daß die Geschäftswelt im Allgemeinen mit Genugthuung auf die im verflossenen Jahre erzielten Resultate wird zurückblicken können.

Die vor einigen Jahren unternommenen Eröffnungen neuer Kohlengruben sind jetzt kompletirt, und damit ist die Exportfähigkeit verhältnißmäßig vergrößert.

In den meisten Gruben des hiesigen Distrikts ist die sogenannte sliding scale eingeführt, so daß gleichzeitig mit dem Steigen der Kohlenpreise den Arbeitern eine dementsprechende Lohnerhöhung gewährt wird. Es ist dieses ein sehr segensreiches System, da seit Einführung desselben weder die so sehr schädlichen Strikes, noch irgend welche andere Differenzen zwischen Grubenbesitzern und Arbeitern Platz gegriffen haben. Eine Nachahmung auch bei Fabrikanlagen, überhaupt in der Großindustrie, anzustreben, erscheint sehr empfehlenswerth.

Explosionen sind in den Kohlengruben im letzten Jahre glücklicherweise weniger vorgekommen, und es möchte fast scheinen, daß die veröffentlichten meteorologischen Warnungen eine nützliche Wirkung zur Folge hatten. Einige kleine Explosionen an Bord hier ladender fremder Schiffe haben stattgefunden, jedoch waren solche meist auf Unvorsichtigkeit zurückzuführen. Entzündungen von mit Kohle ab hier auf der Reise befindlichen Schiffen sind nicht gemeldet, dagegen mehrere Fälle von solchen Entzündungen auf ab Hull und Newcastle on Tyne gesegelten Schiffen bekannt geworden, und es scheint diese Thatsache für eine größere Feuergefährlichkeit der Ostküstkohle im Verhältniß zur Cardiffkohle zu sprechen. Die Ansichten über die Nützlichkeit einer Ventilation divergiren, jedoch scheint festzustehen, daß eine solche auf der Oberfläche der Kohle nicht schadet, dagegen eine durchgehende Ventilation, namentlich auf dem Schiffsboden, bei einer Erhitzung der Kohle dem Feuer Luft und, verbunden mit der größeren Brennbarkeit des Holzes, Nahrung zuführt.

Das in den vorigen Jahresberichten erwähnte Trockendock ist fertig gestellt und seit einigen Monaten dem Verkehr übergeben. Dieses Dock ist an eine Gesellschaft, „Cardiff Dry Dock and Engineering Company, Limited" benannt, übergegangen, und seine Dimensionen sind die folgenden: Länge auf den Blöcken 420 Fuß, Breite des Eingangs 51 Fuß, Tiefe bis zur Schwelle 21 Fuß, Tiefe auf den Blöcken 18 Fuß, Breite des Docks 80 Fuß.

Mit Erweiterung des Penarth Dock (schwimmendes Dock) ist man augenblicklich beschäftigt, jedoch werden selbst nach Ausführung derselben die hiesigen Dockanlagen keineswegs dem enormen und stetig wachsenden Schifffahrtsverkehr entsprechen.

Der Marquis of Bute wünscht, die ihm früher ertheilte Konzession zu einer neuen Hafenanlage in manchen Theilen abzuändern und zu erweitern, und es wird zu diesem Zwecke bei demnächstiger Eröffnung des Parlaments ein Gesuch zur Genehmigung des neuen Planes eingereicht werden. Man hofft, daß man alsdann den Neubau eines schwimmenden Dock sofort in Angriff nehmen wird.

Die Frachten ab hier stellten sich in Folge der sehr lohnenden Rückfrachten und des damit verbundenen größeren Angebots von Schiffsräumte, welche bis dahin nicht ab hier beschäftigt gewesen, durchschnittlich niedrig, jedoch dürfte das Rhedereigeschäft im Allge-

meinen im Jahre 1881 ein sehr lukratives gewesen sein. Schiffe sind denn auch sehr bedeutend im Preise gestiegen. Die Nachfrage nach neuen Fahrzeugen, meist großen Dampfern von 3000 bis 4000 Tons Tragfähigkeit, war ungemein stark, und die Schiffbaumeister konnten bedeutend höhere Preise beanspruchen, die auch mit 12 bis 14 Pfund Sterling pro Ton Tragfähigkeit für neue Dampfer bewilligt werden, während man vor etwa zwei Jahren zu etwa 10 Pfund Sterling pro Ton kontrahirte.

Die Schiffswerfte im Vereinigten Königreiche sind fast ausschließlich noch auf etwa 12 Monate hinaus engagirt, so daß in England Neubauten nur mit langer Lieferungsfrist ausführbar sind.

Die Anzahl der in Cardiff registrirten Segelschiffe wurde von 79 mit 20 273 Register-Tonnen im Jahre 1880 auf 74 Segelschiffe mit 18 341 Register-Tonnen reduzirt, dagegen hat die hiesige Dampferflotte sich von 150 Schiffen mit 70 129 Register-Tonnen im Jahre 1880 auf 170 mit 84 327 Register-Tonnen gehoben. Von letzteren findet eine große Anzahl Beschäftigung nach Ostindien, für welche die im Suezkanal eingeführten Quarantänevorschriften sehr störend einwirkten und große Opfer an Geld und Zeit zur Folge hatten. Die hiesige Handelskammer wird nun im Verein mit anderen dabei in Betracht kommenden Handelskammern des Vereinigten Königreichs bei der zuständigen Suezkanal-Behörde petitioniren, und man hofft, einer baldigen Aenderung der jetzigen sehr lästigen Vorschriften entgegensehen zu dürfen.

Aus der vergrößerten Kohlenausfuhr und Erzeinfuhr konnten die beim Gütertransport betheiligten Eisenbahnen des hiesigen Distrikts guten Nutzen ziehen. Die Taff Vale Railway wird 17 pCt. und die Rhymney Railway 11 pCt. Dividende vertheilen, die mehr auf Personenverkehr angewiesene Great Western Railway dagegen wird nur 7¼ pCt. Dividende ergeben.

Der Export von hier nach Deutschland war fast nominal und beschränkte sich auf etwa 5000 Tons Kohle. Mehrere Ladungen Holz wurden aus Memel, Danzig und Stettin, einige Ladungen Kartoffeln durch fremde Schiffe aus Stettin und Hamburg importirt. Eine größere Einfuhr Deutscher Kartoffeln wurde durch reichliche Ernten in England und Irland und dem Norden Frankreichs verhindert, auch sind über hier aus Stettin eingeführte Kartoffeln Klagen laut geworden; es sollen dieselben den in früheren Jahren hier eingeführten Deutschen Kartoffeln an Güte nicht gleich gekommen sein.

VI.]

Birmingham.

Jahresbericht für 1881.[1])

In den ersten Monaten des Jahres traten so strenge Witterungsveränderungen ein, daß der Verkehr der Eisenbahnen, der Kanäle und sogar der Landstraßen eine zeitweilige Hemmung erlitt, und die arbeitenden Klassen zum Theil ohne Beschäftigung blieben und auf ihre geringen Ersparnisse angewiesen waren. Mit Anfang des Frühjahres trat eine merkliche Besserung ein, und die Geschäfte gingen in ihre gewohnte Form zurück. Trotz einer sehr mittelmäßigen Ernte, welche besonders im hiesigen Distrikt (Midland Counties) der landwirthschaftlichen Bevölkerung bedenkliche Nachtheile brachte, stellte sich gegen den Herbst eine merkliche Besserung in den Geschäften ein, und die Preise sowohl der Metalle als anderer Rohartikel gingen etwas in die Höhe, so daß in den letzten Monaten des Jahres fast alle Fabriken in voller Arbeit waren und die Eisenwerke in hiesiger Umgebung sich allmälig wieder belebten. Im Ganzen läßt sich daher der Stand der hiesigen Industrie als ein günstiger schildern. Die öffentlichen Bauten sind im Zunehmen, der Konsum der Gas- und Wasseranstalten zeigt eine günstige Bilanz, welche den städtischen Abgaben zu gute kommt, insofern die Munizipalität sich im Besitze beider Unternehmungen befindet. Fallimente sind selten und beschränken sich größtentheils auf Kleinhändler. Die einzige Industrie, welche sich leidend befindet, ist die Waffenfabrikation, und zwar der beiden größeren Fabriken, welche auf Kontrakte mit der Britischen und fremden Regierungen angewiesen und eingerichtet sind. Dieselben befinden sich im Augenblick fast ohne Arbeit und dürften, sollten diese Umstände fortdauern, über kurz oder lang ihrer Liquidation entgegengehen. Mit dieser Ausnahme findet sich keine Veranlassung, in Betreff der hiesigen Industrie spezielle Bemerkungen zu machen.

Uebersicht der Ausfuhrartikel, die im Jahre 1881 aus Großbritannien nach Seehäfen des Deutschen Reichs verschifft wurden und theilweise dem Konsularbezirk in Birmingham angehören.

Artikel.	Werth: 1881 Pfd. Sterl.	1880 Pfd. Sterl.
Steinkohle und Koke	813 153	868 369
Kupfer unverarbeitetes	238 206	188 645
„ verarbeitetes	57 972	39 031
Steingut und Porzellan	35 344	38 426
Kurzwaaren	67 193	92 284
Roheisen	660 313	635 771
Stabeisen	52 825	38 093
Eisenschienen	3 171	4 850
Bleche und Reifeisen	135 144	93 344
Blei	16 788	18 462
Dampfmaschinen	307 817	228 276
Andre Maschinen	779 272	840 366
Zinn	35 857	31 272
Waffen, Munition und Schießpulver nach dem Auslande	1 390 250	1 463 577

VI.]

Aberdeen.

Jahresbericht für 1881.

Die Einfuhr dieses Hafens aus Deutschen Ländern auf dem direkten Seewege besteht in Kainit, Getreide, Mehl, Holz ꝛc. Es wurden von Deutschen Häfen in 1881 eingeführt:

18	Ladungen Kainit,	12	Ladungen Getreide,
8	„ Mehl,	4	„ Holz,
2	„ Lumpen,	2	„ Salz,
2	„ Schwellen,	1	Ladung Knochen.

Von diesen 49 Ladungen befanden sich jedoch nur 13 in Deutschen Schiffen.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 510.

Die Ausfuhr unseres Platzes nach Deutschland beschränkt sich lediglich auf Hering, scheint jedoch bedeutende Dimensionen annehmen zu wollen.

Während im Jahre 1870 die Zahl der von hier aus fischenden Heringsboote nur 105 betrug, ist dieselbe in 1881 auf 501 gestiegen, und es wurde in dem letzteren Jahre die bedeutende Menge von 83 872 Tonnen gesalzenen Herings von hier exportirt, wovon der bei Weitem größte Theil, nämlich 71 471 Tonnen (Fässer) in 51 Schiffen (wovon 13 Deutsche waren), nach Deutschen Häfen übergeführt wurde; im Jahre 1880 belief sich die betreffende Ausfuhr nach Deutschland nur auf 60 073 Tonnen.

Deutsche Schiffe langten im Berichtjahre 52 (46 Segelschiffe und 6 Dampfschiffe) an, von denen 2 (1 Segelschiff und 1 Dampfschiff) in Ballast kamen; 2 derselben suchten Aberdeen als Nothhafen auf, und ein drittes kam in Haverei ein. Ausgegangen sind von diesen Fahrzeugen in dem nämlichen Jahre 50 (44 Segelschiffe und die 6 Dampfschiffe), wovon 23 (22 Segelschiffe und 1 Dampfschiff) in Ballast und 4 (3 Segelschiffe und 1 Dampfschiff) leer. Am Jahresschlusse waren 2 Deutsche Segelschiffe im Hafen, welche im Januar 1882 in Ballast ausliefen.

Nichtdeutsche Schiffe kamen aus Deutschen Häfen 39 (26 Segelschiffe und 13 Dampfschiffe), nämlich 37 Britische (25 Segelschiffe und 12 Dampfschiffe), 1 Schwedisches Segelschiff und 1 Norwegisches Dampfschiff. Von ihnen hatten 3 Britische (2 Segelschiffe und 1 Dampfschiff) unseren Platz als Nothhafen aufgesucht. 1 jener 39 Fahrzeuge, ein Britisches Segelschiff, kam in Ballast ein, 1 Britisches Dampfschiff leer.

Nichtdeutsche Schiffe gingen nach Deutschen Häfen 38 (22 Segelschiffe und 16 Dampfschiffe), sämmtlich mit Hering. Von ihnen waren 35 (19 Segelschiffe und die 16 Dampfschiffe) Britische, je 1 Schwedisches, Norwegisches und Dänisches.

VI.]

Hull.

Jahresbericht für 1881. [1])

Der schwere Druck, welcher seit einer langen Reihe von Jahren auf Handel und Industrie lastete, sollte auch während des größten Theils des verflossenen Jahres sich geltend machen, und nur im letzten Viertel desselben haben die Aussichten sich wieder freundlicher gestaltet, so daß das Jahr im Großen und Ganzen unter günstigeren Bedingungen abschloß, als es begonnen hatte; darüber aber, ob wir im Beginn einer dauernden Besserung stehen, oder ob nach Deckung der eingetretenen Nachfrage aufs Neue eine Geschäftsstockung zu erwarten, dürften die Ansichten getheilt sein.

Was die Einfuhr aus dem Deutschen Reiche hierher und die Ausfuhr von Hull dorthin während des Jahres anbetrifft, so lassen sich die Ladungen so wenig nach ihrem Gegenstande, als nach ihrem Werthe, und leider auch nicht einmal annähernd feststellen, da es an statistischen Aufstellungen darüber noch immer gebricht. Mit Sicherheit dürfte indessen anzunehmen sein, daß im Allgemeinen der Gesammtbetrag hinter früheren Jahren wieder um ein Erhebliches zurückgeblieben ist, da die Preise sowohl der Export- als der Importartikel stetig gesunken und bezüglich der Quantität mit wenigen Ausnahmen die vorjährigen Resultate ebenfalls nicht erreicht worden sind.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 434.

Wie in früheren Jahren, bestand die Einfuhr aus dem Deutschen Reiche nach Hull aus Getreide und Hülsenfrüchten aller Art (Weizen um ein Geringes mehr als im Vorjahre), Holz, Wolle, Häuten, Oel, Zink, Chemikalien, Galanterie- und Spielwaaren. Der Import von Kartoffeln und Obst war im Vergleich mit früheren Jahren ein kaum nennenswerther, da man sich im Lande einer reichen Obst- und Kartoffelernte zu erfreuen gehabt hatte.

Unter den Artikeln der Ausfuhr nach Deutschland müssen hauptsächlich hervorgehoben werden: Steinkohle, wovon ein das aller früheren Jahre übersteigendes Quantum zur Verschiffung gelangte; Lein- und Baumwollsamenöl, Eisen-, Stahl-, Wollen- und Baumwollenfabrikate, Ackergeräthschaften und Maschinen aller Arten ꝛc., welche letzteren Industrieprodukte indessen größtentheils nur als Transitgüter dorthin ausgeführt wurden.

Die Zahl der im Laufe des Jahres in den Hafen von Hull eingelaufenen Deutschen Schiffe betrug und stellte sich im Gegensatz zum vorigen Jahre wie folgt:

		in 1880		in 1881	
für Hull	Dampfschiffe	157		107	
„ „	Segelschiffe	159		160	
			316		267
„ Goole	Dampfschiffe	1		—	
„ „	Segelschiffe	19		19	
			20		19
zusammen	Schiffe	336		286	

Zu den als im Jahre 1881 in Hull eingelaufenen Deutschen Fahrzeugen angegebenen ist ein daselbst angekauftes von 1086 Tonnen gezählt.

Von den Dampfern haben indessen den hiesigen Hafen besucht: einer 25 mal, einer 18 mal, einer 15 mal, einer 13 mal, einer 11 mal, einer 9 mal, einer 6 mal, einer 3 mal, einer 2 mal, drei 1 mal, so daß in der Liste sämmtlicher hier angekommenen Schiffe der Deutschen Handelsmarine im Ganzen 107 Dampfschiffe als hier angekommen aufgeführt sind. Diese Zahlen weisen im Vergleich zum vorigen Jahre für Hull eine Abnahme von 50 Dampfern und eine Zunahme von 1 Segelschiff, für Goole eine Abnahme von 1 Dampfer auf. Der Gesammt-Tonnengehalt zeigte eine entsprechende Abnahme von 21 453,02 Tons; derselbe betrug nämlich:

in 1880	130 948,47	Tons,
„ 1881	109 495,45	„
in 1881 weniger ..	21 453,02	Tons.

Ein Deutsches Segelschiff kam in Hull in Ballast ein. In Ballast liefen von Hull 12, von Goole 2 Deutsche Fahrzeuge aus. Am Jahresschlusse befanden sich in Hull 9 solche (darunter 1 im Laden begriffenes, 2 in Winterlage), in Goole 1.

Im Berichtjahre ausgegangen sind demnach von den während desselben angelangten Deutschen Fahrzeugen in Hull 258, in Goole 18.

VI.]

Swansea.

Jahresbericht für 1881. [1])

Der Werth der Handelsbewegung war in den drei letzten Jahren der nachvermerkte:

	1879.	1880.	1881.
	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
Einfuhr	2 011 477	2 895 390	2 072 300
Ausfuhr	957 109	950 320	1 076 868

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 588.

Das Quantum der Ausfuhr von Steinkohle, Koke und Preßkohle war in ebendiesen Jahren das folgende:

	1879. Tons	1880. Tons	1881. Tons
Steinkohle und Koke	880 214	999 283	1 003 133
Preßkohle	162 167	209 771	216 248

Der Verkehr mit Deutschland umfaßte im Jahre 1881 die hier verzeichneten Artikel und Mengen:

Einfuhr aus Deutschland.

Gaskohle, Steinkohlentheer, Pech	400	Tons,
Kupfer, Silber, Nickel, Blei 2c. und Erze davon	279	„
Eisenerz	1080	„
Chemikalien	1162	„
Vegetabilische Nahrungsstoffe	742	„
Andere Artikel	150	„
Zusammen	3813	Tons.

Ausfuhr nach Deutschland.

Steinkohle und Preßkohle	9 777	Tons,
Kupfer, Silber, Nickel, Blei 2c. und Erze davon	1 365	„
Roheisen, Eisengußwaaren u. Maschinen	85	„
Backsteine, Chamotte 2c.	394	„
Chemikalien und Düngmittel	67	„
Andere Artikel	150	„
Zusammen	11 838	Tons.

Die gegenwärtige Lage der hiesigen Industrie und namentlich der Metallindustrie deutet auf eine steigende Richtung.

Schiffseingänge im Jahre 1881.

Nationalität.	Schiffe.	Reg.-Tonnen.
Britische	4385	695 278
Französische	648	107 334
Norwegische	38	11 827
Italienische	39	17 885
Griechische	29	10 376
Schwedische	6	1 418
Deutsche	26	7 638
Oesterreichische	7	3 195
den Vereinigten Staaten von Amerika	1	638
Dänische	10	1 713
Niederländische	5	1 720
Russische	17	6 150
Spanische	17	4 448
Belgische	12	2 964
Zusammen	5240	872 584
gegen im Jahre 1880	5366	907 423

Davon waren Dampfschiffe:

Britische	1466	Schiffe von	368 449	Reg.-Tonnen,
Fremde	107	„ „	55 538	„ „
Zusammen	1573	Schiffe von	423 987	Reg.-Tonnen,
gegen im Jahre 1880	1547	„ „	424 175	„ „

Von den obigen Fahrzeugen kamen:

beladen	2608	Schiffe von	411 978	Reg.-Tonnen,
in Ballast	2553	„ „	450 183	„ „
wegen stürmischen Wetters	79	„ „	10 423	„ „
	5240	Schiffe von	872 584	Reg.-Tonnen.

Schiffsausgänge im Jahre 1881.

Außer den in Folge übeln Wetters eingegangenen verließen den Hafen:

beladen	4372	Schiffe von	776 572	Reg.-Tonnen,
in Ballast	418	„ „	61 535	„ „
Zusammen	4790	Schiffe von	838 107	Reg.-Tonnen,
gegen im Jahre 1880	5126	„ „	885 362	„ „

Nach der speziellen Liste der Deutschen Fahrzeuge gingen 29 solche (25 Segelschiffe und 4 Dampfschiffe) ein und aus. 15 derselben (13 Segelschiffe und 2 Dampfschiffe) kamen in Ballast ein, 10 Segelschiffe mit Bauholz, 27 (24 Segelschiffe und 3 Dampfschiffe) nahmen Steinkohle in Ladung, 1 Segelschiff Preßkohle; 1 Dampfschiff lief in Ballast aus.

VI.]

Middlesbrough.

Jahresbericht für 1881.

Bereits im vergangenen Jahre haben wir mehrere Male Gelegenheit genommen, über die Lage des hiesigen Eisengeschäfts zu berichten.[1]) In Betreff eben dieses Jahres lassen sich folgende Ergebnisse zusammenstellen:

Hohöfen in Betrieb 115, außer Betrieb 51, zusammen 166, gegen i. Jahre 1880 118, „ „ 48, „ 166.

Roheisenproduktion, einschließlich Hämatit-, Phosphor- und Spiegeleisen, 2 670 339 Tons, gegen im Jahre 1880 2 510 853 Tons.

Roheisenvorräthe 378 170 Tons, gegen zu Ende 1880 331 124 Tons.

Roheisenausfuhr:

	1880. Tons.	1881. Tons.
Nach Deutschland und den Niederlanden[2])	219 388	233 373
„ Belgien	77 538	45 558
„ Frankreich	70 034	99 777
„ Spanien und Portugal	35 547	44 165
„ Italien	2 442	8 531
„ Schweden, Norwegen und Dänemark	25 466	28 193
„ Rußland	55 149	34 785
„ Amerika	125 988	40 660
„ anderen Ländern	3 012	4 190
zusammen	614 564	539 232

Unter obigen Zahlen sind die Verschiffungen von der Tees, Tyne, Wear und Hartlepool zu verstehen.

Die Verschiffungen von Eisen nach Britischen Häfen betrugen im Jahre 1880 464 943 Tons, im Jahre 1881 501 150 Tons. Im letzteren Jahre gingen 323 748 Tons nach Schottland, 97 696 Tons nach Wales, 45 541 Tons nach Newcastle (theilweise in Transit nach dem Auslande) und 34 165 Tons nach anderen Häfen.

Cleveland-Roheisen. Die obigen Aufstellungen zeigen gegen das Vorjahr eine Zunahme in der Produktion von 159 486 Tons, eine Zunahme des Vorrathes von 47 046 Tons. Der Export nach fremden

---

[1]) Vergl. Hand. Arch. 1881 I. S. 220, II. S. 23, 366 und 389.

[2]) Die Verschiffungen nach den Niederlanden sind zum größten Theile in Transit nach Deutschland.

Ländern zeigt eine Abnahme von 75 332 Tons, dagegen nach Deutschland (direkt und über Holland) speziell eine Zunahme von 13 985 Tons.

Das Geschäft war umfangreich nach allen Richtungen; die Preise bewegten sich innerhalb mäßiger Grenzen. Das Jahr begann mit 40 Schill. für Nr. 3; der Preis fiel langsam bis auf 36 Schill. 6 Pce. im Juni, hauptsächlich gedrückt durch die niedrigen Preise von Schottischem Eisen. In Schottland bestand eine Ueberproduktion von etwa 20 pCt., während in Cleveland dieselbe nur etwa 5 pCt. betrug; die Hohofenbesitzer von Schottland und Cleveland kamen daher überein, eine Verminderung der Produktion von 12½ pCt. auf 6 Monate vom 1. Oktober ab einzuführen. Dies und eine starke Haussepartei in Glasgow richtete die Preise von Roheisen wieder auf; sie stiegen langsam aber stetig, bis sie Ende des Jahres auf 43 Schill. für Nr. 3 angelangt waren. Die Verschiffungen waren in Folge des milden Wetters in der letzten Zeit sehr gut, ebenso hat der Konsum im Distrikt zugenommen; die Roheisenvorräthe sind deshalb wieder im Abnehmen, und wir wären schon seit einem Monat auf dem Gleichgewicht zwischen Abfuhr und Produktion angelangt, selbst wenn keine Verminderung der Produktion stattgefunden hätte. Wir hängen hier fast ganz vom legitimen Geschäft ab, da das Spekulationsgeschäft hier noch nicht recht hat Wurzel fassen können. Anders liegt die Sache in

Schottland. Der Vorrath von Roheisen war dort nie so groß als jetzt — nahezu 1 000 000 Tons —, und derselbe nimmt täglich zu, da Schottland selbst noch heute eine Ueberproduktion von mehr als 15 pCt. hat; ein ferneres Weichen der Schottischen Preise kann nur durch weitere Betriebsreduktion oder durch stärkere Spekulationskäufe verhindert werden, denn der Konsum von Schottischem Roheisen bleibt, mit dem von Cleveland und anderen bedeutenden Distrikten verglichen, mit jedem Jahr mehr zurück.

Hämatit-Roheisen hat sich im vorigen Jahre ziemlich gut gehalten und schließt mit höheren Preisen und sehr guten Aussichten. Im hiesigen Distrikt produzirten 35 Hohöfen Bessemer-Hämatit-Eisen. Vorrath existirt hier nicht, weil die Anfuhr von Spanischen Erzen so ungenügend war, daß einige Hohöfen längere Zeit still liegen mußten. In Cumberland und Nord-Lancashire arbeiten 65 Oefen mit einer Produktion von durchschnittlich 194 000 Tons pro Monat; der Vorrath beläuft sich dort auf etwa 66 000 Tons, was bei dem großen Bedarf dieses Eisens für Stahlfabrikation sehr wenig ist. Die Preise sind fest für Bessemer Nummern 65 Schill. pro Ton loko Werk.

Walzeisen hat sich trotz der zunehmenden Stahlproduktion sehr gut behauptet. Der Clevelanddistrikt hat im vorigen Jahre in runden Zahlen 608 000 Tons produzirt. In 1880 betrug die Produktion 515 000 Tons und im vorhergegangenen Jahre 420 000 Tons. Dieser Industriezweig ist unser bester Abnehmer von Cleveland-Roheisen. Diese bedeutende Fabrikation von Walzeisen entwickelte sich in Folge des großen Bedarfs von Schiffbaumaterial, da Cleveland beinahe alle nöthigen Platten ꝛc. für die Englischen, Schottischen und ausländischen Werfte liefert. Deutschland hat im vorigen Jahre ein besonders starkes Quantum von Schiffbaueisen bezogen; Frankreich fängt auch bereits an, dieses Material in größeren Quantitäten zu bestellen, da sich dort, unterstützt durch die hohen Prämien, mehr Schiffbauer etabliren. Bisher wurde nur sehr wenig in Frankreich gebaut, obgleich die Einfuhr von Schiffbaueisen, ganz wie in Deutschland, zollfrei war; es kann daher als ein günstiges Zeugniß der Thätigkeit und des Unternehmungsgeistes der Deutschen Schiffbauer gelten, daß dieselben den Deutschen Schiffbau auf so hohe Stufe gebracht haben. Ein weites Feld für die Deutsche Eisenindustrie könnte dadurch gewonnen werden, daß Deutsche Eisen- und Stahlfabrikanten dem Deutschen Schiffbauer das Material ebenso günstig als auswärtige Konkurrenten lieferten. Ein Eisen von hoher Qualität wird für den Schiffbau nicht verlangt. Die Deutschen Fabrikanten müßten sich auch darauf einrichten, alle gangbaren Dimensionen zu liefern, und zwar ohne höhere Extrapreise, als Englische Lieferanten; denn die Schiffbauer ziehen es vor, Materialspezifikationen für ein Schiff in Eine Hand zu legen, statt dieselbe aus mehreren Werken zu kompletiren. Für Stahlplatten besonders wird der Bedarf sich mit jedem Jahre vergrößern. Die Preise variirten im vorigen Jahre für Platten zwischen 6 und 7¼ Pfund Sterling und für Bulbeisen zwischen 5¼ und 6½ Pfund Sterling pro Ton.

Die Stahlproduktion hat für Cleveland einen weiteren Fortschritt zu verzeichnen. Die 16 Converter produzirten rund 242 000 Tons Stahl (zum größten Theil Schienen), gegen 144 000 Tons in 1880.

Andere Handelsartikel, als die mit der Eisen- und Stahlindustrie verbundenen, kommen für das hiesige Geschäft fast gar nicht zur Bedeutung. Der Handel mit dem Deutschen Reich beschränkt sich fast ganz auf den Export dieser Metalle von hier aus. Nächst Roheisen wird dahin besonders Schiffbaumaterial geliefert. In anderen Artikeln der Eisen- und Stahlindustrie läßt sich kein Exportgeschäft von erwähnenswerther Bedeutung nach dem Reiche machen, da, ganz abgesehen vom Zoll, die hiesigen Werke nicht im Stande sind, es mit der Deutschen Konkurrenz aufzunehmen, sobald eine geringe Eisenbahnfracht vom Landungshafen in Anrechnung kommt. Schon vor Einführung der neuen Zölle machte sich dies Verhältniß fühlbar. Was z. B. Stahlschienen betrifft, so sind die hiesigen Hütten so gut situirt, daß sie nur sehr geringe Spesen haben, bis die Waare ins Seeschiff kommt, und man sollte daher meinen, daß sie der Deutschen Industrie erfolgreich Konkurrenz machen können, wenn es sich um Lieferungen nach überseeischen Plätzen handelt, wohin die Frachten von Deutschen Seehäfen oder von Rotterdam bezw. Antwerpen mit den von hier bezahlten Raten fast gleich hoch sind. Trotz der ungünstigeren Lage der Rheinischen Werke hat es sich indessen gezeigt, daß unsere Werke bedeutende Aufträge der Deutschen Konkurrenz überlassen mußten. Es sollen sogar Stahlschienen Deutschen Ursprungs nach England geliefert worden sein.

Was an Walzeisen und eisernen Platten aus hiesiger Gegend nach dem Deutschen Reiche geht, wird zum Schiffbau gebraucht. Unsere Hütten sind speziell für diesen Konsum eingerichtet und liefern die von „Lloyd's" und anderen Schiffsregistrationsbehörden vorgeschriebenen Profile. Der Grund, daß in diesen Artikeln die Deutschen Fabrikanten weniger konkurrenzfähig sind, liegt theilweise wohl in dem eben angeführten Verhältniß, aber auch wohl darin, daß die Preise hier für die zum Schiffbau erforderliche Qualität etwas wohlfeiler sind; außerdem soll sich das hiesige Produkt leichter verarbeiten lassen. Im Verhältniß zur Qualität ist ja Deutsches Material billig, allein die Deutschen Werfte müssen gegen die hiesigen und die Schottischen Werfte konkurriren. Da die Bahnfracht von hier aus nach Schottland ungefähr ebenso hoch ist, als nach den Deutschen Werften, so sind die letzteren, so lange kein Zoll zu entrichten ist, im Stande, es mit den Schiffbauern an der Clyde aufzunehmen. Eine Deutsche Firma, welche zu Ende vorigen Jahres mehrere Dampfer in Auftrag gab, bot Gelegenheit, Deutsche Werfte zu empfehlen und läßt auch theilweise auf denselben bauen. Es stellte sich hierbei heraus, daß die Deutschen Schiffbauanstalten meist so gut beschäftigt sind, daß sie Neubauten vorläufig nicht annehmen können. Hierin liegt auch wohl ein Hauptgrund für theilweise Bestellung in England.

Aber selbst für Schiffsmaterial fängt die Deutsche Konkurrenz bereits an, recht drückend zu werden. Aufträge werden nur mit ver-

schwindend kleinem Nutzen gebucht. Ein Nachtheil für die Lieferungen in das Zollvereinsgebiet liegt für die hiesigen Lieferanten darin, daß schadhaftes Material nicht retournirt werden kann, ohne den Deutschen Eingangszoll zu erlegen, obwohl es ungebraucht vom Ausland ins Ausland gelangen würde. Es ist unmöglich, jedes einzelne Stück vor der Lieferung genau untersuchen zu lassen, zumal sich die Mängel häufig erst beim Verarbeiten herausstellen. Der hiesige Lieferant ist somit ganz der Coulanz der Konsumenten verfallen; denn für unverwendbares Material wird ihm der Zoll wie auf gutes Material berechnet, und er kann dafür nicht mehr als den Schrot- oder Alteisenpreis erhalten, der kaum die Seefracht und den Zoll erreicht.

Daß der Export in fertigen Eisenwaaren nach Deutschen Plätzen nicht rentirt, haben wir bei dem Versuche einer hiesigen Fabrik, Schaufeln und Spaten im Reiche abzusetzen, gefunden. Die Deutschen Fabriken sollen ebenso wohlfeil liefern, wie die hiesigen günstig gelegenen Werkstätten, ganz abgesehen von den Spesen und dem Zoll.

Für gewalzte, d. h. gezogene Röhren war die Deutsche Konkurrenz so mächtig geworden und die Fabrikanten beider Länder drückten sich gegenseitig so stark, daß kein Nutzen mehr blieb und beide Theile schließlich eine gemeinsame Preisfixirung vereinbarten, um der gegenseitigen Unterbietung ein Ende zu machen.

Der Schiffbau war außerordentlich stark; es wurden in unserem Distrikt zwischen Tyne und Tees gebaut 292 Schiffe von zusammen 456 286 Tonnen Gehalt und Maschinen von 47 440 Pferdekraft. Im Ganzen wurden in England und Schottland 618 Schiffe von zusammen 889 578 Tonnen Gehalt gebaut. Die zwei größten Distrikte bauten:

	1879.	1880.	1881.
	Tons.	Tons.	Tons.
Tyne, Wear, Tees und Hartlepool..	291 419	361 376	456 286
Clyde	168 460	236 579	340 823
	459 879	597 955	797 109

Es ist dies eine wahrhaft kolossale Zunahme. Schon vor einem Jahre wurden vielfach Befürchtungen laut, daß zu viel gebaut würde, und da die meisten der großen Dampfschiffgesellschaften nur sehr mäßige Dividenden zahlten, so hatte man vielleicht auch nicht ganz Unrecht. Alle Werfte sind jedoch in voller Thätigkeit, und die meisten können für das Jahr 1882 keine neuen Aufträge mehr annehmen; es scheint also, daß noch im großartigsten Maße weitergebaut wird.

Die Frachten bleiben fest. Man sucht Dampfer für Roheisen zu folgenden Raten: Hamburg 8 Schill., Geestemünde 8 Schill. 6 Pce., Rotterdam 6 Schill. 6 Pce., Danzig, Stettin nominell 11 Schill., Antwerpen 7 Schill., Dünkirchen 7 Schill., Calais 8 Schill., Boulogne 7 Schill., Dieppe 8 Schill., Havre 8 Schill. 6 Pce., Rouen 10 Schill. 6 Pce., Caen 10 Schill., St. Malo 9 Schill. 6 Pce., St. Brieuc 12 Schill., Brest 9 Schill. 6 Pce., St. Nazaire 8 Schill. 6 Pce., Bordeaux 9 Schill., Marseille 18 Schill., Genua, Savona 18 Schill. 6 Pce., Livorno, Neapel 20 Schill., Ancona 20 Schill. 6 Pce., Fiume, Triest, Venedig 21 Schill. Für Coke und fabrizirtes Eisen 2 Schill. 6 Pce. pro Ton mehr.

Die Einfuhr aus Deutschland beschränkte sich auf einige Ladungen Holz für die Bergwerke, Salz für chemische Fabriken und Mehl.

In früheren Jahren kam hierher viel Rindvieh, Schafe und auch Pferde von Hamburg, doch hat das betreffende Geschäft ganz aufgehört.

Welche Artikel des allgemeinen Bedarfs sich besonders zum Export aus Deutschland hierher empfehlen, ist schwer zu sagen, da es an Importfirmen für dergleichen Gegenstände mangelt und andererseits auch die Verbindung mit Leeds, Sheffield, Bradford und London sehr bequem ist. Wir haben hier besonders eine Arbeiterbevölkerung in ihren Bedürfnissen zu befriedigen, und diese Klasse hat nicht die Mittel zu anderen als den nöthigen Ausgaben. Goldleisten zu Bilderrahmen, Oeldruckbilder, Spielwaaren und dergleichen Gegenstände scheinen meist Deutschen Ursprungs zu sein, doch kann der Verbrauch davon nicht bedeutend sein.

Deutsche Schiffe sind im Berichtjahre 82 (65 Segelschiffe und 17 Dampfschiffe) hier eingelaufen, von ihnen 57 (44 Segelschiffe und 13 Dampfschiffe) in Ballast. Am Beginn des verwichenen Jahres war 1 Deutsches Segelschiff im Hafen. 1 Dampfschiff von 1792 Register-Tonnen wurde für das Haus R. M. Sloman u. Komp. in Hamburg hier neu erbaut. Alle diese 84 Fahrzeuge sind im Laufe des Jahres 1881 ausgegangen, zumeist mit Eisen, 8 (6 Segelschiffe und 2 Dampfschiffe) in Ballast.

In Stockton on Tees sind während des Jahres 1881 19 Deutsche Fahrzeuge, alle mit Ladung, eingegangen und 18 derselben, sämmtlich mit Steinkohle beladen, wieder ausgegangen. Am Jahresschlusse war 1 Deutsches Schiff in dem genannten Hafen, welches im Januar 1882 mit Steinkohle aussegelte.

Es sind uns mehrere Preislisten und Prospekte Deutscher Firmen zugegangen. Letzteren sind wir gern mit Auskunft dienlich gewesen; um indessen einige Aussicht auf Erfolg zu haben, sollten die Handelshäuser sich mehr den Anforderungen der Käufer fügen, indem sie sich denselben dadurch anpassen, daß sie die Preislisten statt in Deutscher oder Französischer Sprache in Englischer Sprache einsenden, sowie auch die Preisnotirungen in Englischer Währung, für Englisches Gewicht und Maß stellen. Nur zu häufig werden Preislisten bei Seite gelegt, weil sie den Käufern nicht mundgerecht sind und sich nicht bequem mit anderen Angeboten vergleichen lassen. Eine weitere Schwierigkeit liegt für die Einfuhr kleinerer Quantitäten in der unbequemen Spedition nach hier. Es gehen zwar Dampfer von Middlesbrough nach den meisten größeren Deutschen Häfen, doch kommen dieselben entweder in Ballast oder nicht direkt, selten mit Ladung, hier ein. Für Sendungen aus dem Rheingebiet ist fast allwöchentlich Gelegenheit von Rotterdam nach Middlesbrough, von Hamburg wöchentlich zweimal über Westhartlepool, und für Güter von der Weser, von Stettin oder Danzig würden die regelmäßigen Boote nach Hull oder Newcastle in Betracht zu ziehen sein.

Was die Rhederei anbetrifft, so ergiebt sich aus der Schiffsliste eine erfreuliche Zunahme im Besuche Deutscher Dampfer im Verhältniß zu den Segelschiffen. Letztere finden fast nur noch Verwendung nach kleineren Häfen, wo der Bedarf nicht groß genug ist, um dahin Dampfschiffe zu chartern. Von dem aus Middlesbrough im vorigen Jahre exportirten Totalquantum von 931 411 Tons (zu 1016 Kilogramm) gingen 38 684 Tons unter Deutscher Flagge seewärts, und zwar 33 295 Tons in Dampfern und 5389 Tons in Segelschiffen. Was das Verhältniß nichtdeutscher Schiffe im Verkehr mit Deutschen Häfen betrifft, so beschränken wir uns auf die Bemerkung, daß die Britische Flagge bei Weitem den größten Antheil am Export nach Deutschland hat, und das besonders aus dem Grunde, weil die meisten Abschlüsse auf Lieferung einschließlich Spesen (d. h. Fracht und Seeversicherung) von Deutschland aus mit hiesigen Firmen gemacht werden; letztere besitzen zum Theil eigene Dampfschiffe, die speziell für den Roheisentransport gebaut sind. So viel uns bekannt, liegt mitunter ein Hinderniß in den Versicherungsbedingungen der Deutschen Gesellschaften für Roheisenladungen, und da hierin der größte Theil unseres Exports besteht, so führt dies mitunter zu Nachtheilen und Verlusten. Es war z. B. ein Deutsches

Dampfschiff, dessen Ladung (Schiffbaumaterial) nicht bereit war, gezwungen, still zu liegen und eine annehmbare Roheisenfracht auszuschlagen.

Wir glauben, darauf aufmerksam machen zu müssen, daß es bei Abschlüssen auf Lieferung f. o. b. (frei an Bord) Seeschiff hiesiger Handelsgebrauch ist, die Schiffe am Eisenwerk zu beladen und nicht im Dock; letzteres würde speziell zu vereinbaren sein. An den Werften können die Schiffe nur zur Fluthzeit anlegen, bei Ebbe liegen sie auf dem weichen Flußboden.

Für die Verbesserung des Flußbettes der Tees wird viel gethan durch fortwährendes Baggern, Wegsprengung einiger felsiger Untiefen und Anlegung einer starken Mole aus Hohofenschlacke an der Südseite der Flußmündung. Beim Entlangsteuern an der Küste sollten die vom Süden nach der Tees gehenden Schiffe sich vor den bei Redear liegenden Klippen in Acht nehmen, welche durch eine Boje bezeichnet sind. Da diese Felsen bei der Fluth vom Meere bedeckt sind, so sind durch Auflaufen mehrfach Unglücksfälle entstanden, die bei einiger Aufmerksamkeit hätten vermieden werden können. Auf einigen Seekarten soll bei Redear ein Leuchtfeuer auf dem Coatham Pier bemerkt sein, doch existirt dasselbe nicht mehr, seitdem das Ende dieses Pier von der See zerstört ist. Bei nebeligem Wetter wird in kurzen Intervallen auf der Mole an der Südseite der Flußmündung ein Nebelhorn geblasen. Diese Einrichtung soll sich für die vor der Tees ankommenden Schiffe gut bewähren.

VI.]

St. George (Bermuda).

Jahresbericht für 1881.

Bermuda hat eine Bevölkerung von 5500 Weißen und 8300 Farbigen. Es sind seit den letzten fünfzehn Jahren keine ansteckenden oder gefährlichen Krankheiten, auch kein Fieber hier bekannt.

Handelsverkehr findet hauptsächlich mit den Vereinigten Staaten von Amerika statt; es wurden dorthin im Frühjahr 1881 Kartoffeln und Zwiebeln zum Werth von 80 000 Pfund Sterling exportirt, gegen einen Import Nahrungsstoffe von dort im Werthe von 150 000 Pfund Sterling.

Die einzige, aber verhältnißmäßig nicht geringe Einfuhr aus Deutschland besteht in Deutschen Cigarren. Es wurden in 1881 etwa 1 000 000 Stück Cigarren von Hamburg und Bremen importirt.

Es kamen im Berichtjahre 226 Schiffe verschiedener Nationen nach Bermuda, mit einem Gesammtgehalt von 95 635 Register-Tonnen. Von ihnen waren 70 Schiffe in Haverei, darunter 5 Deutsche, außer welchen keine heimathlichen Fahrzeuge eingingen. Von den erwähnten 5 waren am Jahresschlusse 2 im Hafen und in Reparatur; ein drittes wurde als seeuntüchtig kondemnirt und verkauft. Außerdem war im März und April Sr. Maj. Schiff „Nymphe" anwesend.

Ein direkter Schiffsverkehr mit Deutschland existirt nicht, und es ist auch wenig Aussicht auf einen solchen vorhanden.

VII.]

Frederikshavn.

Handelsbewegung im Jahre 1881.

Einfuhr.

			Werth: Mark.
Getreide	3 146	Tonnen	50 000
Mais	11 967	„	160 000
Kleie	2 753 700	Pfund	165 220
Oelkuchen	1 048 000	„	73 400
Guano	10 800	Tonnen	74 000
Hering	1 900	„	57 000
Steinkohle	74 386	„	160 000
Baumwollengarn	42 900	Pfund	36 000
Metalle und Eisen	132 200	„	38 000
Salz	550 400	„	8 200
Holz	283 300	Kubikfuß	560 000
Hummern	248 000	Stück	130 000

Ausfuhr.

			Werth: Mark.
Butter	8 829	Tonnen	4 415 000
Getreide	18 870	„	290 000
Fleisch	298 560	Pfund	110 000
Speck	35 230	„	18 000
Eier	178 070	Stiegen	108 000
Pferde	94	Stück	75 000
Rindvieh	10 830	„	2 030 000
Schweine	5 826	„	400 000
Schafe	5 378	„	140 000
Wolle	54 000	Pfund	54 000
Häute	29 735	„	12 000
Käse	7 500	„	2 000

Von den eingeführten Waaren kommen Steinkohle, Baumwollengarn, Metalle und Guano aus England, Mais aus Amerika, Getreide aus Deutschen und Russischen Häfen, Oelkuchen und Kleie aus Deutschland, Holz und Hummern aus Norwegen und Schweden.

Von den ausgeführten Waaren gehen Speck und Fleisch nach Norwegen, Getreide nach Norwegen und England, Pferde nach Schweden, Rindvieh, Schafe, Schweine, Häute und Butter hauptsächlich nach England. Außerdem werden aber auch per Bahn bedeutende Quantitäten Schweine, Fische und Hummern nach Deutschland versandt.

Deutsche Schiffe sind nur sehr wenig an der hiesigen Ein- und Ausfuhr betheiligt. Widrigen Windes wegen wird der Hafen von Schiffen aller Nationen besucht. Strandungen kommen an den gefährlichen Küsten häufig vor, und Bergungsdampfschiffe sind hier, sowie Rettungsapparate und Boote längs der Küsten stationirt.

X.] # Puerto Montt.

Handelsbewegung im Jahre 1881.[1])

Ein- und Ausfuhr der Provinz Llanquihue in den Häfen Puerto Montt und Calbuco.

Einfuhr.

	Werth: Pesos	Cent.
Aus verschiedenen Häfen Chiles	326 502	7
„ Deutschland	6 115	31
Zusammen	332 617	38

Ausfuhr.

	Werth: Pesos	Cent.
Nach Chilenischen Häfen	170 449	88
„ Deutschland	27 878	75
„ Frankreich	4 838	77
„ Peru	36 119	25
Zusammen	239 286	65

Von Deutschen Schiffen besuchte im Jahre 1881 nur eins Puerto Montt, ein Altonaer von 289,3 Lasten. Dasselbe kam mit Salz von Pisco und ging mit einer Ladung Holz nach Tantal.

IX.] # Cienfuegos.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die Ernte des vergangenen Jahres war trotz aller widerwärtigen Verhältnisse nur unbedeutend kleiner, als die von 1880, wurde aber in viel kürzerer Zeit fast gänzlich verschifft, so daß in den letzten zwei bis drei Monaten des Jahres wenig oder nichts zur Ausfuhr übrig blieb.

Es liefen im Berichtjahre hier ein:
328 Schiffe mit einer Tonnenlast von 170 810,
gegen 289 „ „ „ „ „ 129 560.

Von jenen 328 Fahrzeugen waren
273 Segelschiffe von 89 981 Tonnen,
und 55 Dampfschiffe „ 80 829 „

Von den im Jahre 1881 eingelaufenen Schiffen waren unter

Britischer Flagge	101	von	21 958 Tonnen,
Nordamerikanischer Flagge	85	„	30 949 „
Spanischer Flagge	69	„	30 707 „
Schwedischer und Norwegischer Flagge	15	„	5 483 „
Südamerikanischer Flagge	3	„	884 „
	273	von	89 981 Tonnen,
ferner 37 Spanische Dampfer		„	45 328 „
und 18 Amerikanische Dampfer		„	35 301 „
35		von	80 829 Tonnen.

Zusammen 328 Schiffe von 170 810 Tonnen.

Mit Ladung kamen 239 Fahrzeuge, nämlich 188 Segelschiffe von 68 335 Tonnen und 51 Dampfschiffe von 77 899 Tonnen, in Ballast 89 Fahrzeuge, und zwar 85 Segelschiffe von 21 646 Tonnen und 4 Dampfschiffe von 2930 Tonnen.

Die in Ballast eingekommenen Schiffe waren meist frachtsuchend oder auf der Rückreise von Europa und Südamerika begriffen, und einige derselben kamen von anderen Häfen der Insel, um hier die für sie bestimmte Ladung von Produkten einzunehmen.

Die Ausfuhr des Berichtjahres war die folgende:

Zucker.			Syrup.	Honig.		Rum.	Holz.		Tabak.
Fässer.	Kisten.	Säcke.	Fässer.	Tierces.	Barrels.	Fässer.	Mahagony.	Cedern.	Ballen.
71 605	92	1441	20 279	584	286	—	6904	1064	416
gegen im Jahre 1880:									
75 112	—	1994	23 052	660	57	286	4236	1371	3144

Nächst diesen Produkten wurden im Jahre 1881 auch noch mehrere Ladungen Guano verschifft, theils aus den an der Küste zwischen hier und Trinidad liegenden Höhlen (Nachtvögel-Guano), meist aber von den an der Südseite der Insel liegenden Cayos (Inseln) stammend. Letzterer ist der bei Weitem bessere und wird in den Vereinigten Staaten von Amerika mit 20 bis 25 Dollars pro Tonne bezahlt, während ersterer nur 10 bis 13 Dollars kostete.

Außer diesem Guano gingen im Jahre 1881 nach:

den Vereinigten Staaten von Amerika:
68 703 Fässer Zucker,
42 Kisten „
1 261 Säcke „
14 302 Fässer Syrup,
287 Ballen Tabak,

den Britischen Provinzen Nordamerikas:
237 Fässer Zucker,
5 777 „ Syrup,

Europa:
2 665 Fässer Zucker,
30 Kisten „
180 Säcke „
134 Ballen Tabak,
} nach England für Ordre.

Aller Honig und über die Hälfte von allem Holz gingen nach England, Deutschland, Frankreich und Spanien.

Rum und Tafia blieben bisher noch gelagert oder wurden im Lande selbst konsumirt.

Cienfuegos gewinnt jährlich an Wichtigkeit. Sein großer, schöner Hafen, der über 18 Deutsche Meilen im Umfange hat, sehr geschützt

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 24 u. I. S. 572.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 462.

ist und in den sich drei Flüsse ergießen, die für kleine Fahrzeuge schiffbar sind; seine Land- und unterseeischen Telegraphenlinien, die vielen Küstendampfer, die Eisenbahnen, die uns mit dem Innern, mit Havana, Cardenas und Sagua la Grande in Verbindung setzen: alles zeigt an, daß dies die Hauptverbindung sein wird, wenn der Panamákanal beendigt ist und alsdann die Kommunikationen mit dem Stillen Meere, mit Mittel- und Südwestamerika sich ausbreiten müssen.

Die Aussichten für die Ernte von 1882, die schon angefangen hat, sind sehr günstig, und man erwartet von ihr über 25 pCt. mehr, als von der vorigen. Es hängt aber in dieser Rücksicht noch viel von Umständen ab, wie Gefahren von Feuer, Dürre und Mangel an Arbeitskräften.

XII.]

Sydney.

Handels- und Schifffahrtsverkehr zwischen den Australischen Kolonien und den Südsee-Inseln im Jahre 1880.[1])

Für den Handel mit den Südsee-Inseln kommen unter den Australischen Häfen gegenwärtig hauptsächlich Sydney in Neusüdwales und Auckland auf Neuseeland in Betracht. Von Sydney gehen zwei subventionirte Dampferlinien, die eine nach dem Französischen Neukaledonien, die andere nach dem Britischen Fidschi; außerdem ist dort der Sammelplatz für eine Anzahl kleinerer Segelschiffe, sogenannter Traders, welche, mit Europäischen und Australischen Waaren beladen, die Handelsstationen auf den noch unter einheimischer Herrschaft stehenden Inselgruppen aufsuchen und dort von den Eingeborenen Südsee-Produkte eintauschen. In gleicher Weise wird der Handel von Auckland aus mit Traders betrieben, jedoch besitzt dieser Hafen keine Dampferverbindung mit der Südsee, es sei denn, daß man die gleichfalls subventionirten Dampfer der Pacific Mail Steam Ship Company hierhin rechnen will, die auf der Fahrt zwischen Auckland und San Francisco die Sandwich-Inseln anlaufen. Letztere sind aber von nur geringer Bedeutung für Australien, da sie sowohl in Folge ihrer geographischen Lage, als besonderer Vertragsverhältnisse hauptsächlich auf den Verkehr mit den Vereinigten Staaten angewiesen sind.

Von sonstigen Australischen Handelsplätzen scheint neuerdings Melbourne regere Verbindungen mit dem Südsee-Gebiete anknüpfen zu wollen, indem dort eine regelmäßige Dampferlinie nach den Fidschi-Inseln etablirt ist. Die für den Handel, namentlich mit den als „Melanesien" bezeichneten Inselgruppen, sehr günstig gelegenen Häfen in Queensland waren auch im Berichtjahre hauptsächlich nur durch die Beförderung von Arbeitern aus den Südsee-Inseln nach dem Australischen Festlande am Verkehr betheiligt. Hand in Hand mit dieser Arbeiterbeförderung geht ein Tauschhandel mit Waaren, der sich jedoch nur in geringen Werthen bewegt.

Ueberblickt man hiernach den Gesammthandel und Schiffsverkehr zwischen den Australischen Kolonien und der Südsee, so nimmt die Kolonie Neusüdwales mit Sydney den wichtigsten Platz in demselben ein; an zweiter Stelle folgt Neuseeland, dann Victoria und Queensland, von denen die erstere Kolonie größere Werthe im Waarenverkehr, die andere eine stärkere Betheiligung an der Schifffahrt aufzuweisen hat.

[1]) Wegen der Vorjahre s. Hand. Arch. 1880 II. S. 556.

Die Werthe der Einfuhr von und der Ausfuhr nach den Südsee-Inseln während des Jahres 1880 lassen sich für die genannten Kolonien gemäß der zollamtlichen Statistik wie folgt berechnen:

	Einfuhr. Pfd. Sterl.	Ausfuhr. Pfd. Sterl.
Neusüdwales	222 643	367 441
Neuseeland	78 064	83 967
Victoria	17 615	27 418
Queensland	2 322	6 998
Zusammen...	320 644	485 824

Der durch diese Werthe repräsentirte Handel ist im überwiegenden Maße ein Zwischenhandel, insofern die Mehrzahl der aus den Kolonien eingeführten Waaren nicht Australischen, sondern ausländischen Ursprungs ist und die in die Kolonien gelangenden Südsee-Produkte zum größeren Theile nicht dort konsumirt, sondern ins Ausland weiter verschifft werden. Für die Ausfuhr aus den Kolonien läßt sich das Verhältniß zwischen dem Eigenhandel und dem Zwischenhandel ziffermäßig nachweisen, da die Exportlisten der Zollämter einheimische und ausländische Waaren getrennt aufführen. Danach wurden im Jahre 1880 nach den Südsee-Inseln ausgeführt:

Herkunftsland.	Werth der Waaren kolonialen Ursprungs. Pfd. Sterl.	Werth der Waaren ausländischen Ursprungs. Pfd. Sterl.
Neusüdwales	99 107	268 334
Neuseeland	27 760	56 207
Victoria	6 411	21 007
Queensland	621	6 377
Zusammen...	113 899	351 925

Das Verhältniß der Australischen zu den fremden Waaren steht also wie 37 zu 63 pCt. Unter den letzteren werden die meisten Englischen Ursprungs sein, da Deutschland und die Vereinigten Staaten von Hamburg bezw. von San Francisco aus direkte Verbindungen mit den Südsee-Inseln unterhalten und daher wohl kaum größere Gütermengen über Australien dorthin senden werden. An der Ausfuhr nach Neukaledonien dürfte dagegen Frankreich in größerem Maße betheiligt sein, da bis zur Eröffnung einer direkten Dampferlinie von Marseille, welche im November des gegenwärtigen Jahres stattfinden soll, Französische Waaren am schnellsten auf Englischen Dampfern via Sydney nach der Französischen Südsee-Kolonie gelangen können.

Ueber den Prozentsatz der in Australien selbst konsumirten und der via Australien dem Auslande zugeführten Inselprodukte lassen sich statistische Nachweise zur Zeit nicht mit Sicherheit geben. Doch darf man wohl annehmen, daß auch hier der Zwischenhandel überwiegt, da die werthvollsten Erzeugnisse der Südsee, wie Kopra, Baumwolle, Perlmutterschale, Kupfererze und Nickel (von Neukaledonien), Tripang und so weiter ihren Hauptmarkt nicht in den Australischen Kolonien, sondern im Auslande haben.

Wendet man sich nun zu der Frage, wie sich die oben angegebenen Ein- und Ausfuhrwerthe auf die einzelnen Inseln des weiten Südsee-Gebietes vertheilen, so springt vor Allem die Thatsache in die Augen, daß die unter dem Einfluß Europäischer Herrschaft und Civilisation stehenden Inseln trotz ihres verhältnißmäßig geringen Umfanges sowohl den bei Weitem größten Theil der Einfuhr absorbiren, als auch die meisten Artikel für die Ausfuhr liefern. Auf das Französische Neukaledonien und das Britische Fidschi allein kommen von den Gesammt-Exporten aus Australien nach der Südsee 360 107 Pfd. Sterl. oder 74 pCt., von den Gesammt-Importen

221 651 Pfd. Sterl. oder 69 pCt. Die Zahlen sind im Einzelnen die nachstehenden:

Ausfuhrwerthe in 1880

von	nach Fidschi Pfd. Sterl.	nach Neukaledonien Pfd. Sterl.
Neusüdwales	120 518	181 703
Neuseeland	28 397	3 315
Victoria	26 159	—
Queensland	15	—
Zusammen	175 089	185 018

Einfuhrwerthe in 1880

nach	von Fidschi Pfd. Sterl.	von Neukaledonien Pfd. Sterl.
Neusüdwales	54 135	122 299
Neuseeland	27 124	1 276
Victoria	16 817	—
Zusammen	98 076	123 575

Im lehrreichen Gegensatze hierzu stehen die Handelsumsätze mit dem fruchtbaren und volkreichen, aber von der Civilisation noch nicht berührten Neuguinea. Der Werth aller Importe von dieser Insel nach Australien bezifferte sich auf 2210 Pfd. Sterl., der Werth aller Exporte nach derselben auf 494 Pfd. Sterl. Im Uebrigen lassen sich aus den vorhandenen statistischen Publikationen die Ein- und Ausfuhrwerthe des Australischen Handels nur noch bei den folgenden Inseln feststellen:

	Einfuhr von Pfd. Sterl.	Ausfuhr nach Pfd. Sterl.
den Sandwich-Inseln	2100	12 464
der Norfolk-Insel (Britisch)	2096	4 842
Rotumah (seit 1881 Britisch)	4790	1 289

Für die sonstigen Inseln giebt es detaillirte Zahlenangaben nur in der Statistik von Neuseeland, wo die Werthe des dortigen Umsatzes in 1880 wie folgt angeführt sind:

	Einfuhr von Pfd. Sterl.	Ausfuhr nach Pfd. Sterl.
Tonga	9 446	11 978
Samoa	3 842	11 789
der Suwarow-Insel	—	120
den Kook-Inseln	19 952	14 634
„ Gesellschafts-Inseln	—	4 216
„ Marquesas-Inseln	1 410	—
„ Ellice-Inseln	—	449
„ Marshal-Inseln	2 586	—
der Savage-Insel	4 623	78
den Manakiki-Inseln	1 314	28
der Sunday-Insel	905	13
„ Austral-Insel	—	1 165
„ Howe-Insel	—	62
„ Wallis-Insel	—	1 308

Mit den meisten dieser Inseln steht Sydney ebenfalls in lebhafter geschäftlicher Verbindung, besonders mit Samoa, Tonga, den Neu-Hebriden und den Solomons-Inseln. Die Statistik von Neusüdwales giebt den Werth der Einfuhr in 1880 von allen unabhängigen Inselgruppen der Südsee — Neuguinea ausgenommen — auf 42 789 Pfd. Sterl., den Werth der Ausfuhr auf 52 657 Pfd. Sterl. an. Melbourne hatte nur einige ganz unbedeutende Transaktionen mit den Solomons- und Marshal-Inseln, deren Werth sich für die Einfuhr von dort auf 798 Pfd. Sterl., für die Ausfuhr auf 1259 Pfd. Sterl. belief. Die Namen der unabhängigen Südsee-Inseln, mit denen von Queensland aus ein Waarenverkehr stattfand, sind in der dortigen Statistik nicht spezifizirt. Die Werthe waren gleichfalls nur gering: 132 Pfd. Sterl. an Importen und 6672 Pfd. Sterl. an Exporten.

Was nun die einzelnen Artikel der Ein- und Ausfuhr zwischen den Südsee-Inseln und den Australischen Kolonien betrifft, so giebt darüber, sowie über die Werthe derselben die nachstehende, aus den verschiedenen statistischen Publikationen zusammengestellte Tabelle Aufschluß. Bemerkenswerth in derselben erscheint einmal die ziemlich große Anzahl der zur Ausfuhr gelangenden Südseeprodukte und sodann die verhältnißmäßig bedeutenden Werthe einzelner Einfuhrartikel, vor Allem von Zeugstoffen und Eisenwaaren, deren Umsatzfähigkeit in der Südsee wohl nicht allgemein bekannt sein dürfte.

Importe von den Südsee-Inseln in 1880.

Artikel:	Neusüdwales Pfd. Sterl.	Neuseeland Pfd. Sterl.	Viktoria Pfd. Sterl.	Queensland Pfd. Sterl.	Zusammen Pfd. Sterl.
Arrowroot	374	361	—	—	735
Rinde	271	—	—	—	271
Tripang	4 760	80	181	2190	7 211
Chromiterze	1 080	—	—	—	1 080
Kobalterze	1 194	—	—	—	1 194
Kokosnüsse	1 130	566	205	—	1 901
Kaffee	1 033	1 021	925	—	2 979
Kupfer	175	—	—	—	175
Kupfererz	39 008	—	—	—	39 008
Kopra	64 833	28 005	146	—	92 984
Oel	190	1 410	125	—	1 725
Baumwolle	15 503	8 734	38	—	24 275
Fungus	3 287	—	—	—	3 287
Fibre	2 161	—	—	—	2 161
Frische Früchte	9 863	4 605	1 139	—	15 607
Erdnüsse	—	628	395	—	1 023
Citronensaft	1 729	2 369	—	—	4 098
Guano	317	912	—	—	1 229
Perlmutterschale	3 291	4 833	15	31	8 170
Häute	4 652	—	30	—	4 682
Talg	518	—	—	—	518
Schildkrötenschale	1 108	—	—	87	1 195
Zucker (roh)	27	12 685	10 500	—	23 212
Mais	84	6 476	1 525	—	8 085
Tabak	85	—	106	—	191
Tauwerk	88	12	233	—	333
Wolle	1 692	935	94	—	2 721
Alle sonstigen Artikel	64 190	4 432	1 958	14	70 594
Zusammen	222 643	78 064	17 615	2322	320 644

Exporte nach den Südsee-Inseln in 1880.

Artikel:	Neusüdwales Pfd. Sterl.	Neuseeland Pfd. Sterl.	Viktoria Pfd. Sterl.	Queensland Pfd. Sterl.	Zusammen Pfd. Sterl.
Kleidungsstücke	1 762	1 811	467	14	4 054
Waffen und Munition	5 080	68	16	864	6 028
Hardware und Eisenwaaren	25 579	1 241	3 039	1045	30 904
Bags und Säcke	3 282	279	1 497	—	5 058
Bier	6 796	1 140	1 189	15	9 140
Biskuit	2 470	4 322	960	—	7 752
Butter	3 121	449	249	33	3 852
Lichte	1 642	43	61	—	1 746
Segeltuch	1 183	67	27	28	1 305
Steinkohle	5 741	7	—	—	5 748
Goldmünzen	9 740	15 000	—	—	24 740
Coke	1 314	—	—	—	1 314
Tauwerk und Stricke	1 734	426	350	27	2 537
Messerwaaren	1 201	222	—	37	1 460
Zeugstoffe	75 809	17 064	1 331	1185	95 389
Apothekerwaaren	2 547	263	763	1	3 574
Irdenwaaren und Porzellan	1 644	112	88	—	1 844
Fische, getrocknet ꝛc.	3 553	1 344	514	10	5 422
Mehl	10 396	1 813	131	7	12 347
Mobilien	2 368	288	290	—	2 946
Glaswaaren	1 352	83	207	10	1 652
Mais	3 625	3	—	—	3 628
Roheisen	9 078	692	1 768	—	11 538
Stiefel und Schuhe	7 493	59	297	—	7 849
Lebendes Vieh	6 602	1 699	—	—	8 301
Zündhölzer	2 438	148	137	13	2 736
Kartoffeln	4 872	2 457	78	94	7 501
Fleisch und sonstige Provisionen	4 718	4 651	1 286	362	11 017
Reis	13 004	547	822	793	15 166
Sattlerwaaren	4 144	285	—	—	4 429
Seife	4 757	2 313	34	5	7 109
Spirituosen	7 837	1 579	1 720	171	11 307
Zucker	6 579	1 670	109	93	8 451
Thee	3 222	370	704	105	4 401
Tabak und Cigarren	11 576	1 362	1 101	918	14 957
Wein	4 632	640	748	41	6 061
Holz	1 216	6 973	705	—	8 894
Petroleum	3 081	1 004	1 128	18	5 271
Alle sonstigen Artikel	100 252	11 433	5 602	1109	118 396
Zusammen	367 441	83 967	27 418	6998	485 824

Der Schiffsverkehr von den Australischen Kolonien nach der Südsee und umgekehrt war im Berichtjahre durch 270 eingegangene Schiffe von 63 237 Tonnen und 303 ausgegangene Schiffe von 69 235 Tonnen repräsentirt. Auf die einzelnen Kolonien vertheilt sich dieser Verkehr, wie folgt:

	Angekommen von der Südsee	Abgegangen nach der Südsee
Neusüdwales	123 Schiffe v. 46 254 Tonn.	139 Schiffe v. 49 097 Tonn.
Neuseeland	88 „ „ 8 328 „	105 „ „ 11 012 „
Queensland	45 „ „ 5 871 „	45 „ „ 6 042 „
Viktoria	14 „ „ 2 784 „	14 „ „ 3 084 „

Nicht eingerechnet sind hierin die Dampfer, welche von San Francisco über die Sandwich-Inseln nach Auckland und Sydney fahren, weil dieselben hauptsächlich den Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Australien, nicht zwischen der Südsee und Australien, vermitteln. Dagegen giebt es, wie schon oben erwähnt, spezielle Südsee-Dampferlinien nach Fidschi und Neukaledonien, welche 50 Dampfer von 28 154 Tonnen in eingehender und 52 Dampfer von 28 511 Tonnen in ausgehender Fahrt beschäftigen. Es gingen nämlich nach Neukaledonien von Sydney 27 Dampfer von 16 230 Tonnen und kamen von dort 26 Dampfer von 15 579 Tonnen. An dem Dampferverkehr mit Fidschi waren Sydney und Melbourne mit den nachstehenden Zahlen betheiligt:

	Von Fidschi	Nach Fidschi
Sydney	14 Dampfer v. 10 805 Tonn.	15 Dampfer v. 10 511 Tonn.
Melbourne	10 „ „ 1 770 „	10 „ „ 1 770 „
Zusammen	24 Dampfer v. 12 575 Tonn.	25 Dampfer v. 12 281 Tonn.

In den Fahrten nach den noch unter einheimischer Herrschaft stehenden Inselgruppen kommen fast ausschließlich Segelschiffe zur Verwendung, und zwar gewöhnlich solche von geringem Tonnengehalt. Nur von Sydney aus pflegt eine Anzahl größerer Segelschiffe unter Deutscher Flagge nach Samoa, Tonga oder den Fidschi-Inseln zu gehen, doch sind dieselben nicht für den Handel zwischen Australien und der Südsee bestimmt, sondern sie kommen von Hamburg zunächst nach den Australischen Häfen und setzen dann die Reise nach der Südsee fort, um von dort mit Inselprodukten entweder direkt nach Deutschland, oder nach dem Kanal für Order zurückzukehren. Die eigentlichen Traders, obwohl mitunter von Deutschen Kapitänen kommandirt, fahren fast sämmtlich unter Britischer Flagge, und ebenso die Dampfer nach Fidschi und Neukaledonien. Der Antheil der fremden Flaggen überhaupt beschränkte sich in 1880 auf folgende Zahlen:

	Abgegangen nach den Südsee-Inseln	Angekommen von den Südsee-Inseln
Neusüdwales	23 Schiffe von 7 940 Tonn.	21 Schiffe von 6507 Tonn.
Neuseeland	5 „ „ 1 680 „	1 „ „ 38 „
Queensland	1 „ „ 462 „	
Zusammen	29 Schiffe von 10 082 Tonn.	22 Schiffe von 6545 Tonn.

Unter diesen Schiffen befand sich ein in Sydney angekommener Dampfer von 180 Tonnen, alle übrigen waren Segelschiffe.

Als Resultat dieser Untersuchungen über den Handel und Schifffahrtsverkehr zwischen den Australischen Kolonien und den Südsee-Inseln ergiebt sich, daß nach beiden Richtungen hin eine weitere Entwickelung von dem Vordringen Europäischer Herrschaft und Civilisation in der Südsee abhängig ist. Mit den von Großbritannien und Frankreich in Besitz genommenen Inselgruppen hat sich sowohl in Importen, als in Exporten ein lebhafter Handelsverkehr entwickelt, der durch regelmäßige Dampferlinien unterstützt wird. Auf den unter einheimischer Regierung oder Anarchie gebliebenen Inselreichen hat der Handel keine schnellen Fortschritte machen können; die Umsätze sind geringe, und kleine Segelschiffe genügen, den Verkehr zu vermitteln.

Nachtrag.

Auch aus der Kolonie Südaustralien hat ein Export nach den Südsee-Inseln stattgefunden, dessen Werth sich im Verkehr mit Neukaledonien auf 38 882, mit den Samoa-Inseln auf 86, im Ganzen auf 38 968 Pfd. Sterl. bezifferte.

Die einzelnen Artikel der Ausfuhr und die Werthe derselben ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle.

Exporte von Südaustralien nach den Südsee-Inseln in 1880.

Artikel.	Werth: Pfd. Sterl.
Kleidungsstücke	164
Waffen und Munition	1 547
Hardware	6
Säcke	312
Bier	6
Biskuit	1 450
Lichte	608
Steinkohle	60
Coke	40
Zeugstoffe	249
Apothekerwaaren	45
Kleie	550
Mehl	30 860
Roheisen	1 680
Fleisch und sonstige Provisionen	49
Mandelnüsse	239
Spirituosen	60
Zucker	2
Thee	116
Wein	10
Petroleum	6
Alle sonstigen Artikel	909
Zusammen	38 968

Der Werth der Gesammtausfuhr aus den Australischen Kolonien nach den Südsee-Inseln erhöht sich somit über die oben angegebene Summe von 485 824 Pfd. Sterl. auf 524 792 Pfd. Sterl. Der Exportwerth nach Neukaledonien stellt sich auf 223 900 Pfd. Sterl., anstatt auf 185 018 Pfd. Sterl.

Der Schiffsverkehr von Südaustralien nach den Südsee-Inseln weist folgende Zahlen auf:

nach Neukaledonien 9 Segelschiffe von 2663 Tonnen,
„ Samoa 1 Segelschiff „ 357 „
„ Neuguinea 1 „ „ 35 „ (in Ballast)
zusammen 11 Schiffe von 3055 Tonnen.

Hiernach steigert sich die Totalzahl der Ausklarirungen nach der Südsee von 303 Schiffen mit 69 235 Tonnen auf 314 Schiffe mit 72 290 Tonnen.

Dagegen sind während des Berichtjahres keine Schiffe aus der Südsee in den Südaustralischen Häfen angekommen, und hat mithin auch keine direkte Einfuhr von dort nach Südaustralien stattgefunden.

IV.] **Moskau.**

Bericht über die Messe in Nischni-Nowgorod im Jahre 1881 (27./15. Juli bis $\frac{6.\ \text{September}}{25.\ \text{August}}$ bezw. 24./12. September).[1])

Die vorjährige Messe in Nischni-Nowgorod hat höchst günstige Resultate aufzuweisen. Nach dem amtlichen Meßbericht wurden an Waaren zugeführt für 246 180 238 Rubel, verkauft für 242 995 100 Rubel, das heißt 98 pCt.; es verblieb demnach ein Rest von nur 3 185 138 Rubeln Werth. — Im Jahre 1880 wurden Waaren zugeführt für 200 446 278 Rubel, verkauft für 170 271 933 Rubel, das heißt 80 pCt.; es verblieb ein Rest von 30 174 345 Rubeln Werth. Mit anderen Worten: es wurden im Jahre 1881 an Waaren für 45 733 960 Rubel mehr zugeführt und für 72 723 167 Rubel mehr verkauft, als im Jahre 1880. Der Werth des nachgebliebenen Restes betrug 26 989 207 Rubel weniger.

Der Umsatz in den einzelnen Handelsartikeln gestaltete sich wie folgt:

Mehl. Roggenmehl zugeführt 81 235 Kull für 842 813 Rubel, verkauft und weitergeführt 77 755 Kull. Die gezahlten Preise hielten sich zwischen 9 bis 11 Rubel 75 Kopeken pro Kull zu 9 Pud. Weizenmehl: es wurden 99 465 Säcke für 1 442 242 Rubel in drei Sorten zugeführt; verkauft und weitergeführt wurden 76 065 Säcke. In Folge der guten Ernte gingen die Preise Ende August um mehr als 1 Rubel pro Sack herab. An Erbsenmehl wurden 300 Pud für 562 Rubel zugeführt; 230 Pud wurden verkauft. An Buchweizenmehl wurden 2908 Pud für 6252 Rubel zugeführt, verkauft jedoch wurden nur 260 Pud.

Getreide. Verschiedene Sorten Weizen wurden 481 148 Pud für 731 865 Rubel zugeführt; von diesem Quantum wurden verkauft nur 120 678 Pud zu 1 Rubel 35 Kopeken bis 1 Rubel 90 Kopeken pro Pud. An Roggen wurden zugeführt 83 881 Pud für 79 687 Rubel, davon verkauft nur 6361 Pud zu 92½ bis 97½ Kopeken pro Pud. Erbsen zugeführt 13 510 Pud im Werthe von 21 616 Rubel, verkauft für 9980 Rubel. Verschiedene Sorten Grütze zugeführt 169 627 Pud für 214 580 Rubel, verkauft 10 840 Pud. Hirse zugeführt 176 538 Pud im Werthe von 326 595 Rubel, verkauft 31 433 Pud. Reis zugeführt 44 949 Pud für 112 373 Rubel, verkauft 14 703 Pud. Hafer zugeführt 56 227 Kull für 238 965 Rubel, verkauft 53 577 Kull zu 3 Rubel 70 Kopeken bis 4 Rubel 80 Kopeken. — Malz zugeführt 20 000 Pud für 34 000 Rubel. Das ganze Quantum wurde verkauft zu 1 Rubel 65 Kopeken bis 1 Rubel 75 Kopeken pro Pud. — Gerste, Sämereien und Kleie waren nicht auf die Messe gelangt.

Permsches Salz wurden zugeführt 6 Millionen Pud, Elton-Salz 80 000 Pud, Busun 1 800 000 Pud. Die Preise variirten je nach den Sorten; für Permsches Salz wurden 3 Rubel 20 Kopeken bis 4 Rubel pro Kull zu 12 Pud bezahlt, für Elton 22 Kopeken und für Busun 25 Kopeken pro Pud. Die Salzpreise stiegen am 1. September in Folge des theuren Transports und der günstigen Kornernte. Das zugeführte Salz wurde fast gänzlich verkauft; nur ein Händler behielt einen unbedeutenden Rest zurück.

Spiritus wurden zugeführt 120 000 Wedro für 192 000 Rubel. Davon wurden 100 000 Wedro zu 1 Rubel 40 Kopeken bis 1 Rubel 60 Kopeken verkauft. Nach dem System Kase destillirter Spiritus wurde zu 1 Rubel 80 Kopeken verkauft.

Kupfer. a. Russisches Kupfer: Baschmakow-Kupfer 50 000 Pud, welche sämmtlich zu 10⅓ Rubeln verkauft wurden; Paschkow-Kupfer 27 000 Pud, ebenfalls sämmtlich zu 11 Rubel 65 Kopeken verkauft; Kaukasisches Kupfer (Siemens u. Halske) 20 000 Pud, zu 10 Rubel 80 Kopeken verkauft; Räsanow-Kupfer 22 000 Pud, welche unverkauft blieben; Altai-Kupfer (Eigenthum der Krone) 240 000 Pud, wovon nur ganz unbedeutende Posten zu 12 Rubeln verkauft wurden; Demidow-Kupfer 14 000 Pud, wovon nur 2000 Pud zu 14 Rubeln verkauft wurden; Lawal-Kupfer 2500 Pud, welche unverkauft blieben.

b. Ausländisches Kupfer. Es wurden verkauft etwa 8000 Pud Platten zu 13 Rubeln; die Nachfrage war stärker als das Angebot.

[1]) Wegen der Messe des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 335.

Etwa 25 000 Pud Australisches Kupfer in Blöcken zu 11½ Rubeln franco Moskau.

An Metallen war zugeführt in die Sibirische Eisenreihe: Eisen 5 219 859 Pud für 4 583 888 Rubel, verkauft 4 828 657 Pud für 10 037 843 Rubel; Stahl 44 833 Pud für 62 465 Rubel, verkauft 43 203 Pud für 107 764 Rubel; Stahlschienen 67 121 Pud für 85 244 Rubel; das ganze letztere Quantum wurde abgesetzt für 127 530 Rubel; Gußeisen 275 500 Pud für 416 675 Rubel, verkauft 267 900 Pud für 421 615 Rubel. Zu Anfang der Messe waren die Preise des Eisens in Folge der geringen Zufuhr um 20 bis 30 Kopeken pro Pud höher als im Vorjahre; später gingen sie etwas herab, und zwar 10 bis 15 Kopeken pro Pud. Metallprodukte aus Eisen und Stahl wurden für 3 118 750 Rubel zugeführt. Das Geschäft in diesen Artikeln war ein gutes und die Preise um 2 bis 3 pCt. höher, als im Vorjahre. Metallgegenstände aus Kupfer wurden für 1 615 700 Rubel zugeführt, und es waren bei lebhaftem Absatze die Preise derselben sogar um 5 pCt. höher, als im Jahre vorher.

Ueber Kiachta waren 40 000 Kisten Thee (Baichow, Kiachta, Chankau) für 5 320 000 Rubel zugeführt. Die besten Sorten wurden auf 12 Monate Ziel für 122 bis 145 Rubel verkauft. Anfangs waren die Preise fest, später fielen sie unbedeutend. Es wurde sehr viel Kiachta-Thee, der sich noch in Zollniederlagen befand, in Proben angeboten, für etwa 18 900 000 Rubel in 150 000 Kisten oder gegen 15 000 000 Pfund. Ein bedeutendes Quantum wurde davon zu 90 Kopeken bis 1 Rubel 90 Kopeken pro Pfund verkauft. Die wohlfeilen Theesorten wurden gegen Baarzahlung verkauft. Von schwarzem Ziegelthee waren 18 000 Kisten für 1 305 000 Rubel zugeführt; auch dieser fand gegen Baarzahlung Abnehmer zu 70 bis 75 Rubeln die Kiste. Thee in Russischer Verpackung war besonders gesucht. Derselbe wird aus dem besten Material bereitet, daher am höchsten bezahlt. Kleiner grüner Ziegelthee war nicht auf den Markt gebracht worden. Großer grüner Ziegelthee (gewöhnlicher) von Chankau und Kiachta war in 32 000 Kisten für 2 304 000 Rubel vorhanden. Alles wurde verkauft, und zwar Chankauscher zum Preise von 65 bis 79 Kopeken, Kiachtascher für 72 Kopeken. Neuer gepreßter Thee aus dem Etablissement von P. A. Ponomareff u. Comp. in Chankau war in 600 Kisten für 81 600 Rubel vorhanden. Dieser Preßthee, welcher ohne Anwendung von heißen Dämpfen lediglich mittelst hydraulischer Pressen hergestellt wird (2 Pfund = 3 Pfund loser Theeblätter), erschien zum zweiten Mal auf der Messe und fand trotz seiner Wohlfeilheit noch nicht den Beifall, den er verdient. Für Kriegsschiffe, in Feldzügen, bei Reisen in fernen Ländern ꝛc. dürfte diese Theesorte sich besonders empfehlen. Ein Theil blieb unverkauft. Obgleich der Absatz in Thee auch ein lebhafter war, war doch kein besonderer Gewinn zu verzeichnen; viele Händler haben ihren Vorrath sogar mit Verlust losgeschlagen.

Von raffinirtem Zucker waren die Zufuhren wesentlich geringer als im Vorjahre, doch mag das ganze auf der Messe verkaufte Quantum immerhin 10 000 bis 12 000 Fässer, d. h. 300 000 bis 350 000 Pud, betragen haben. Die Preise waren im Verhältniß zu früheren Jahren sehr hoch; man verlangte von 7 Rubel 50 Kopeken bis 8 Rubel, je nach Qualität, während die Preise im Jahre vorher sich zwischen 6 Rubel 50 Kopeken und 6 Rubel 75 Kopeken bewegten. Die Ursache dieser hohen Notirungen war die kleine Rübenernte und die dadurch stark in die Höhe getriebenen Rübenzuckerpreise. Angesichts der nahe bevorstehenden und glänzende Resultate versprechenden Rübenernte verhielten sich die Käufer aber sehr zurückhaltend und verschoben den Ankauf von Raffinade bis zum Ende der Messe, oder nahmen nur ein kleineres Quantum als gewöhnlich, und dadurch ging der Absatz sehr schleppend und mancher kleine Händler wurde zu Konzessionen gezwungen; erst gegen Ende der Messe überzeugten sich die Käufer davon, daß das zugeführte Quantum nicht hinreiche, den Bedarf zu decken; es kam plötzlich reges Leben in das Zuckergeschäft, der Markt schloß in sehr fester Stimmung, und mancher Käufer mußte nach der Messe noch nach Moskau reisen, um sich das ihm fehlende Quantum Raffinade daselbst anzukaufen.

Das Geschäft in Sandzucker ist in Nischni niemals bedeutend, da zu Anfang September bereits neuer Sandzucker auf den Moskauer Markt gelangt. Die Käufer ziehen es daher vor, sich ihren Winterbedarf im September in Moskau einzukaufen. Im Berichtjahre fühlten sie sich hierzu noch besonders veranlaßt, da die Sandzuckerpreise in Nischni sehr hoch waren, 6 Rubel 80 Kopeken bis 7 Rubel baar, gegen 5 Rubel 60 Kopeken bis 6 Rubel in gewöhnlichen Jahren. Der Absatz war daher sehr gering, und es mag nur ein Quantum von etwa 60 000 Pud verkauft worden sein.

Kaffee: 30 500 Pud für 648 125 Rubel zugeführt.

Indigo: zugeführt 13 600 Pud für 1 788 400 Rubel, verkauft 13 000 Pud. Der Rest ging nach Moskau und Petersburg.

Kochenille wurden 2550 Pud für 112 200 Rubel zugeführt und verkauft.

Droguen waren ebensoviel wie im Vorjahre zugeführt, nämlich für 3 485 250 Rubel. Fast das ganze Quantum fand Absatz.

Aus Persien waren Waaren zugeführt für 4 485 040 Rubel, d. h. für 1 150 800 Rubel mehr als im Vorjahre. Für die gelöste Summe erwarben die Perser 20 000 Halbimperiale und 100 000 Rubel in Silbermünze. Ueber Tiflis wurden nach Persien geführt 300 000 Rubel. Für den Rest kauften die Perser verschiedene Waaren. Durch den Verkauf von Baumwolle, Lammfellen und Hirse erzielten die Perser einen Gewinn, ihre übrigen Waaren setzten sie mit Verlust ab.

Aus Chiwa, Buchara und Taschkent waren Waaren für 5 793 125 Rubel zugeführt, d. h. für 1 332 150 Rubel mehr, als im Vorjahr. Mit dem gelösten Betrage kauften die Händler 10 000 Halbimperiale; für den Rest und noch für 3 Millionen Rubel auf Kredit kauften die Händler Manufakturwaaren ein. Seit zehn Jahren haben diese Asiaten kein so gutes Geschäft wie dieses Mal auf der Messe gemacht. Alle Waaren wurden gut abgesetzt, und zwar gegen Baarzahlung.

Aus Kaukasien und Transkaukasien waren Waaren für 2 498 550 Rubel zugeführt. Auch diese Waaren fanden einen höchst vortheilhaften Absatz.

Fische waren zugeführt für 5 803 500 Rubel. Die Nachfrage war stärker als das Angebot. Lebende Fische wurden verkauft für 318 000 Rubel.

An Walroßzähnen waren zugeführt für 1 080 Rubel,
„ Pottasche „ „ „ 261 790 „
„ Gänsedaunen „ „ „ 17 200 „
„ Gänsefedern „ „ „ 18 495 „
„ Wachs, Wachs-, Stearin- und Talglichten waren zugeführt für .... 702 000 „

Auf Stearinlichte wurde kein Gewinn erzielt, in Folge der hohen Preise auf Fett. Die Preise der Talglichte fallen immer mehr, und die Nachfrage wird mit jedem Jahre schwächer.

An Baumöl, Kerasin, Naphtha, Naphtharückständen und Oleonaphtha war zugeführt worden für die Summe von 7 324 750 Rubeln, an Fett, Glycerin und Seife für 739 500 Rubel, an Leinenwaaren für 1 833 500 Rubel. Der Handel mit feiner Leinwand ging mittelmäßig. Die Preise hielten sich in der Höhe derjenigen des Vorjahres; die niedrigen Sorten waren um etwa 10 pCt.

gestiegen. Gespinnste wurden 50 000 Pud, gekämmtes Haar aller Sorten 50 000 Pud (um 20 pCt. theurer als im Vorjahre) verkauft; eben solches Garn 30 000 Pud zu denselben Preisen wie im Vorjahre. Der Handel mit ordinären Leinenwaaren ging sehr gut, derjenige mit hohen Sorten mittelmäßig.

An Baumwollenwaaren waren für 51 827 000 Rubel zugeführt. Die Fabrikanten hatten sich in Folge der günstigen Ernte bedeutend angestrengt und nicht verrechnet. — Die Troitzki-Messe in Charkow und die Iljinsche in Poltawa hatten die Fabrikanten bereits genügend auf die gesteigerte Nachfrage vorbereitet. Obgleich die Fabrikanten ihre Preise in Poltawa steigerten, reichte doch der Vorrath nicht hin. Zu Anfang der Messe in Nischni-Nowgorod hielten sich die Preise in gleicher Höhe mit den Moskowischen, als aber die Baumwollpreise in England und Amerika rapid zu steigen begannen, schraubten die Fabrikanten auf der Messe gleichfalls ihre Preise, doch Dank der guten Ernte hatte diese Steigerung absolut keinen Einfluß auf den Absatz. Es wurde Alles verkauft und viel bestellt.

An gemischten Stoffen, Wolle mit Baumwolle und Wolle mit Seide, sowie reinen Wollstoffen waren für 8 475 500 Rubel zugeführt, an Russischen Seidenfabrikaten für 6 572 750 Rubel, an Russischen Tuchwaaren für 12 815 000 Rubel, an ausländischen Modeartikeln für Damen für 859 600 Rubel, an Russischen dergleichen für 745 000 Rubel.

An Silberfabrikaten waren für 1 765 060 Rubel zugeführt, an Brillanten und anderen kostbaren Steinen für 670 160 Rubel, an ausländischen Galanteriewaaren für 186 100 Rubel, an Russischen Goldwaaren für 2 323 500 Rubel.

Uhren waren für 1 395 600 Rubel zugeführt, Neusilber- und Bronzewaaren für 1 214 550 Rubel, Kirchengeräthe und Bilder für 160 155 Rubel, Blattgold und Blattsilber für 41 500 Rubel.

Papier war für 925 500 Rubel zugeführt, Bücher für 93 950 Rubel.

An Butter, Hanföl, Leinöl und Sonnenblumenöl war für 199 075 Rubel zugeführt. Der Handel war sehr befriedigend.

Ueber das Geschäft in Mähnen, Schweifen, Wolle, Kalb- und Ziegenfellen, sowie Rinds- und Roßhäuten lautet der Bericht eines Sachverständigen wie folgt:

„Russische Mähnen, die zu Anfang der Messe mit 7 Rubeln bezahlt wurden, stiegen auf 8½, Sibirische von 8 bis auf 9½ Rubel pro Pud. Das abgesetzte Quantum wird auf etwa 10 000 Pud geschätzt.

Sibirische Schweife, von denen 6000 bis 7000 Pud am Markt waren, wurden mit 20 bis 21 Rubeln für Troitzker Sorte und mit 23 bis 24 Rubeln pro Pud für Petropawlowsker Sorte bezahlt. Hauptkäufer für Schweife und Mähnen waren Hamburger, Leipziger und Berliner Händler.

Russische Wolle war in einer Quantität von etwa 6000 Pud zugeführt und wurde bei Beginn der Messe mit 10,50 bis 11 Rubeln für weiße und 7 bis 8 Rubeln für schwarze pro Pud bezahlt; am Schluß der Messe fielen die Preise auf 9½ Rubel. Mit Ausnahme der etwa 3000 Pud, die für Berlin gekauft wurden, ging der Rest in die Hände von Moskauer Händlern über. Die Wäsche der Wolle war im Berichtjahre ziemlich gut. Von Kammwolle befanden sich etwa 20 000 Pud am Platze. Das Geschäft war ein sehr schleppendes; etwa 5000 Pud wurden für Amerika und England genommen, fast der ganze Rest ging nach Moskau in Kommission. Die Preise variirten zwischen 6 und 6¼ Rubeln pro Pud.

Von Kalbfellen waren etwa 200 000 Stück am Markte. Dieselben wurden ziemlich lebhaft von Frankfurter und Berliner Händlern gekauft, und zwar gute „Schlachterfelle" zu Preisen bis 20 Rubel pro Pud, krepirte zu 12 bis 12½ Rubeln.

In Ziegenfellen ging das Geschäft nicht so lebhaft, weil die hohen Forderungen der Eigner zu Anfang der Messe die Käufer abschreckten. Erst nachdem sich die Verkäufer entschlossen hatten, mit den Preisen herunterzugehen, entwickelte sich ein ziemlich lebhaftes Geschäft, so daß innerhalb weniger Tage die Lager fast sämmtlich geräumt wurden. Für schwere Ziegenfelle im Gewicht von 8 bis 8½ Pud pro 100 Stück, die ein Moskauer Kommissionär für Amerika kaufte, wurden 14 Rubel pro Pud gezahlt; leichte Felle, die etwa 4 Pud pro 100 Stück wiegen, gingen zu drei Vierteln nach Frankfurt a. M. und zu einem Viertel nach Paris zum Preise von 1,35 bis 1,50 Rubel.

Rindshäute, die nicht in so großen Quantitäten wie im Jahre 1880 zugeführt waren, fanden für das Ausland keine Beachtung, da die Waare für den inländischen Konsum zu hoch bezahlt wird. Zu Anfang der Messe wurden einige Partien an größere Fabrikanten verkauft, und als diese ihre Einkäufe beendigt hatten, blieb der Artikel vollständig vernachlässigt. Moskauer Händler kauften auf Spekulation bedeutende Partien zu recht wohlfeilen Preisen.

Im Anfang der Messe wurde für Rindleder im Gewicht von 14 bis 15 Pfund pro Stück 13½ bis 14 Rubel pro Pud gezahlt; am Schluß der Messe gingen die Preise für gleiche Waare auf 11 bis 11½ Rubel pro Pud herunter.

Roßhäute waren das ganze Jahr hindurch gesucht; es gelangten daher keine großen Vorräthe auf die Messe. Mit Ausnahme der etwa 3000 Stück, die nach England gingen, verblieben die übrigen Partien sämmtlich für den inländischen Konsum. Gute Waare brachte 4 bis 4½ Rubel, Mittelqualität 3,30 bis 3,75 Rubel pro Stück."

Nach dem amtlichen Bericht waren zugeführt:

Gegerbte Ochsenfelle	für	117 000	Rubel,
Büffelfelle	„	15 000	„
Kameelfelle	„	50 000	„
Lammfelle	„	161 500	„
Steppen-Lammfelle (verschiedene)	„	15 400	„
Hasenfelle	„	103 000	„
Steppen-Ziegenfelle	„	765	„
Wolle und Haar von Schafen, Kameelen, Kühen und Pferden	„	1 375 250	„
Ziegenhaar (ungereinigt)	„	8 250	„
Haarflechten	„	424 000	„
Schweinsborsten	„	73 000	„
Rennthierfelle	„	25 350	„
Bärenfelle	„	52 500	„
Hundefelle	„	2 170	„
kleine Lammfelle	„	404 650	„
Schafpelzwerk	„	285 000	„
Besätze von Lammfellen	„	24 000	„
große und kleine Pelze	„	1 340 350	„
Hasenpelzwerk	„	25 000	„
Katzen-Pelzwerk und -Felle	„	70 200	„
Pelzwaaren, verarbeitet zu Pelzwerk, Kragen, Muffen 2c.	„	5 095 000	„
fertige Pelze	„	1 650 000	„
Pelzmützen	„	518 600	„
Zobelfelle	„	66 250	„
Iltispelze	„	28 500	„
Luchsfelle	„	77 250	„

Otterfelle	für	77 000	Rubel,
Eichhörnchenfelle	„	314 225	„
Hermelinfelle	„	12 000	„
Marderfelle	„	5 250	„
Blaufuchsfelle	„	6 500	„
Dachsfelle	„	10 250	„
Murmelthierfelle	„	40 000	„
Bisamrattenfelle	„	21 756	„
Fuchsfelle	„	157 350	„
Fischotterfelle	„	6 000	„
Wolfsfelle	„	11 500	„

Für Kiachta wurden an unverarbeiteten Pelzwaaren für die Summe von 100 000 Rubeln angekauft. Für diese Waaren waren die Preise mit denen des Vorjahres ziemlich auf gleicher Höhe, nur Eichhörnchenfelle wurden mit 3 bis 4 Kopeken pro Stück theurer bezahlt.

Von bearbeiteten Häuten wurden zugeführt:

Juchten	für	406 775	Rubel,
Rindsleder	„	306 000	„
Sohlleder	„	80 000	„
Sohlen, paarweise	„	12 000	„
Roßleder	„	439 250	„
Ziegenleder	„	217 000	„
Saffian	„	89 000	„
Handschuhleder (Glacé)	„	53 950	„
Kalbleder	„	234 300	„
schwarzes und weißes Halbleder	„	360 000	„
gegerbte Häute	„	282 750	„
Mützenschirme und Leder für Hutfutter	„	90 450	„
Leder für Aermel	„	134 400	„

Die Quantität der zugeführten Lederwaaren war um etwa 10 pCt. geringer als im Vorjahre; es verblieb kein Rest, und der Preis war um 5 bis 15 pCt. höher. Ueberhaupt war die Messe für Leder- und Schuhwaaren eine günstige. Die Preise waren in Folge erhöhter Nachfrage und einer günstigen Ernte gute. Die hauptsächlichsten Einkäufe wurden nach Petersburg, Moskau, Tula, Bogorodsk und Wjatka dirigirt; der Export ins Ausland war ganz unbedeutend.

Es war zugeführt:

Tabak	für	6 584 700	Rubel,
Kolonialwaaren und Sämereien	„	987 550	„
Pfefferkuchen	„	21 500	„
Siegellack	„	859 600	„
wohlriechende Essenzen und Pomaden	„	1 915 650	„
Porzellanwaaren	„	5 245 900	„
Krystallwaaren	„	2 918 750	„
Nadeln	„	2 095 800	„
Nähmaschinen	„	300 000	„
Zwirn ꝛc.	„	187 950	„
Möbel	„	661 200	„
Kisten und Kasten	„	2 511 250	„
genähte Lederwaaren	„	3 450 600	„
Kleider	„	716 700	„
Filzwaaren	„	1 315 700	„
Strumpfwaaren	„	225 950	„
Lumpen	„	469 000	„
Tapeten	„	518 900	„
Wachstuch, Bürsten ꝛc.	„	138 300	„
Pferde	„	324 000	„
Equipagen, Wagen	„	188 500	„
Feuerwehrinstrumente	für	581 250	Rubel,
Pferdegeschirre	„	175 200	„
Lindenbast	„	693 838	„
Matten und Ragoge	„	602 290	„
dünne Filzgattungen	„	101 500	„
Woilok	„	196 250	„
Waldprodukte	„	346 350	„
Tauwerk und Stricke	„	769 500	„
Kacheln	„	68 300	„
An ausländischen Weinen war zugeführt	für	1 857 300	Rubel,
„ Russischen „ „ „ „		187 300	„
„ Kornbranntwein „ „ „		250 000	„
„ Schnäpsen und Likören „ „ „		84 500	„

Geld war auf der Messe wenig, jedoch Kredit leicht zugänglich. Der Bank-Diskonto auf sechsmonatige Wechsel war 6 pCt., auf neunmonatige 6,5 pCt., der Privat-Diskonto auf 12 Monate 6 bis 6,5 pCt.

Während der letzten fünf Jahre war der Werth der zur Messe zugeführten, der verkauften und der vorräthig gebliebenen Waaren der nachverzeichnete:

Jahr.	Einfuhr. Silber-Rubel.	Ausfuhr. Silber-Rubel.	Vorrath. Silber-Rubel.
1877	145 955 000	128 441 000	17 514 000
1878	141 610 000	128 170 000	13 440 000
1879	180 644 200	162 946 400	17 677 800
1880	200 446 278	170 271 933	30 174 345
1881	246 180 238	242 995 100	3 185 138

Im ersten Jahrzehnd seit Begründung der Messe (1817 bis mit 1826) wurden an Waaren im Durchschnitt jährlich zugeführt für 32 299 435 Silber-Rubel, im zweiten Jahrzehnd (1827 bis mit 1836) für 35 440 138 Silber-Rubel, im dritten (1837 bis mit 1846) für 48 898 116 Silber-Rubel, im vierten (1847 bis mit 1856) für 60 113 838 Silber-Rubel, im fünften (1857 bis mit 1866) für 104 803 671 Silber-Rubel und im sechsten Jahrzehnd (1867 bis mit 1877) für 155 197 600 Silber-Rubel.

I.]

Hiogo-Osaka.

Schifffahrtsbericht für die Jahre 1880 und 1881.[1])

Sowohl im Jahre 1880, wie auch im letztverflossenen fand eine nicht unbedeutende Steigerung des hiesigen Schiffsverkehrs statt und war auch eine Zunahme des Tonnengehalts, welcher durch denselben repräsentirt wurde, zu verzeichnen.

Es kamen an:

1880..... 276 Schiffe von 312 182 Tonnen,
1881..... 291 „ „ 456 768 „

Es gingen aus:

1880..... 271 Schiffe von 307 136 Tonnen,
1881..... 290 „ „ 456 116 „

Dabei ist zu bemerken, daß diese Zahlen keineswegs alle Fahrzeuge, welche die Häfen von Kobe und Hiogo in den in Rede stehenden

[1]) Vergl. Deutsches Hand. Arch. 1880 I. S. 264 und 1881 II. S. 94.

Jahren besucht haben, umfassen. Einmal sind davon ausgeschlossen sämmtliche Dschonken und die kleineren Japanischen Küstendampfer, welche letzteren in immer wachsender Menge einen regen Verkehr von hier und Osaka nach den Ortschaften an der sogenannten inland sea unterhalten. Außerdem sind auch verschiedene größere, nach Europäischer Art gebaute Fahrzeuge unter Japanischer Flagge, Segelschiffe sowohl wie Dampfschiffe, welche nicht auf dem hiesigen Zollamte meldepflichtig waren, nicht darunter begriffen. Zu diesen gehören alle Schiffe, welche in dem den Japanern reservirten Hafen von Hiogo (im engeren Sinne und im Gegensatze zu Kobe) verkehren.

Nur die Anzahl der Dampfschiffe war eine größere, während die Segelschifffahrt sogar eine nicht unbeträchtliche Abnahme aufzuweisen hatte. Erstere aber war in so bedeutendem Maße gewachsen, daß sie nicht nur den Ausfall der letzteren deckte, sondern auch die Zunahme des Schiffsverkehrs im Allgemeinen veranlaßte. Es kam diese demnach nur den Nationen zu gut, deren Flagge im hiesigen Hafen vorzugsweise durch Dampfer vertreten ist, nämlich den Japanern selbst und England. Den ersten Platz hatten die Japaner ihrer Schifffahrt zu sichern gewußt. Es kamen Japanische Schiffe ein:

1880..... 156 von 200 115 Tonnen,
1881..... 158 „ 313 536 „

sämmtlich Postdampfer, welche demnach mehr als die Hälfte aller Schiffe ausmachten.

Die Steigerung des Japanischen Schiffsverkehrs in den letzten Jahren ist vorzugsweise durch die von der Mitsu-Bischi-Gesellschaft im Oktober 1879 ins Leben gerufene regelmäßige vierzehntägliche Verbindung zwischen Yokohama und Hongkong, unter Anlaufen von Kobe, veranlaßt. Diese Linie ist besonders für unseren Platz von Bedeutung, weniger für Yokohama, weshalb es auch in der Absicht der Gesellschaft liegen soll, jenen demnächst zur Endstation zu machen. Die Dampfer legen den Weg von hier nach Hongkong in 4 bis 8 Tagen — ein Unterschied, den Monsun und Strömung veranlassen — zurück. Abgesehen von den Vortheilen, welche direkte Beziehungen zu dem Süden von China dem hiesigen Handel gewähren, ist Kobe durch diese neue Verbindung mehr aus seiner isolirten Stellung herausgetreten und dem großen Weltverkehr näher gebracht. Reisende ziehen davon Nutzen, und die Europäische Post, welche früher der Regel nach auf dem Umwege über Yokohama hierher gelangte, geht uns jetzt meist direkt zu.

Unter den in zweiter Linie aufzuführenden Britischen Schiffen überwogen die Dampfer. Es kamen von Britischen Fahrzeugen an:

1880... 52 Dampfer und 35 Segelschiffe von 84 030 Tonnen,
1881... 85 „ „ 29 „ „ 125 743 „

Erstere gehörten meist den Glen-, Castle-, Holt- und Oriental and Peninsularlinien an. Ein großer Theil des Thee-Exports nach den Vereinigten Staaten von Amerika wurde durch Britische Dampfer, welche unter Anlaufen verschiedener Chinesischer Häfen nach New-York gingen, vermittelt.

Die besonders große Dampferzahl, welche für das verflossene Jahr zu verzeichnen war, erklärt sich dadurch, daß die Peninsular and Oriental Company seit Anfang desselben eine Zweiglinie zwischen Hongkong und Yokohama unter Anlaufen von Kobe und Nagasaki eingerichtet hat. Die Schiffe gehen durchschnittlich alle 14 Tage, halten aber ihre Fahrzeiten nicht immer regelmäßig ein. Auf der Reise von Hongkong pflegen sie der Regel nach nicht in den hiesigen Hafen einzulaufen, sondern machen nur im Interesse des Passagier- und Postverkehrs eine kurze Station außerhalb desselben.

Von anderen Ländern haben nur Deutschland und die Vereinigten Staaten von Amerika einen nennenswerthen Antheil am hiesigen Schiffsverkehr gehabt.

Die 18 bezw. 10 Amerikanischen Schiffe, welche den hiesigen Hafen in den Jahren 1880 und 1881 besuchten, waren ausschließlich Segelschiffe.

Unsere Flagge war hier vertreten in 1880 durch 9 Segelschiffe und 1 Dampfschiff, welches der Deutschen Dampfschiffsrhederei in Hamburg, deren Schiffe von allen Deutschen Dampferlinien am meisten den fernen Osten besuchen, angehörte, in 1881 durch 7 Segelschiffe und 1 Dampfschiff, letzteres der Gesellschaft Anglia in Hamburg gehörig.

Die Schifffahrt beider in Rede stehender Länder hat hier in den letzten Jahren Rückschritte gemacht, deren Grund darin gesucht werden muß, daß sie bisher fast nur auf Segel angewiesen war. Immer bedeutender wird die Konkurrenz der Dampfer, welche nunmehr anfangen, auch die entlegeneren Hafenplätze der Ostasiatischen Meere in ihren Bereich zu ziehen, in welchen sich bis jetzt den Segelschiffen noch günstigere Chancen boten. Nur wenn die Deutsche Rhederei sich entschließt, Dampfer nicht nur vereinzelt, sondern in größerer Zahl nach Ostasien zu senden, wird sie im Stande sein, die ihr gebührende Stellung im hiesigen Schiffsverkehr wieder zu erringen, während sie andernfalls mehr und mehr aus demselben verdrängt wird. Allerdings ist ihre Betheiligung daran immer eine sehr ungleiche gewesen, nie indessen eine so geringe, wie im Jahre 1881, wie sich aus einer vergleichenden Aufstellung aus den Schiffslisten, soweit solche uns zur Verfügung stehen, ergiebt.

Die Zahl der Deutschen Schiffe, welche unsern Hafen besuchten, betrug:

1873 ..... 22 von 5818 Tonnen,
1874 ..... 21 „ 7550 „
1875 ..... 11 „ 2479 „
1876 ..... 9 „ 2376 „
1877 ..... 16 „ 5123 „
1878 ..... 28 „ 9482 „
1879 ..... 22 „ 9464 „
1880 ..... 10 „ 3601 „
1881 ..... 7 „ 3110 „

Die meisten derselben gehörten Hamburg und den Häfen der Elbherzogthümer an.

Jährlich pflegen einige Segelschiffe mit Stückgütern direkt von Hamburg nach Yokohama und Kobe zu kommen. In den Ostasiatischen Gewässern fahrende Schiffe gehen vorzugsweise von hier nach dem Zuckerhafen Formosas, Takao, und nach Niutschuang, wo sie Oelbohnen und Bohnenkuchen für Japan einnehmen.

Es kamen ein:

	1880	1881
von Takao	5 Schiffe,	3 Schiffe,
„ Niutschuang	3 „	—
„ Yokohama	2 „	4 Schiffe.

Es gingen:

	1880	1881
nach Takao	1 Schiff,	—
„ Niutschuang	2 Schiffe,	1 Schiff,
„ Tschifu	2 „	2 Schiffe,
„ Nagasaki	2 „	2 „
„ Kokinotzu bei Nagasaki .	1 Schiff,	—
„ Schanghai	—	1 Schiff,
Es wurden hier verkauft	2 Schiffe,	1 „

Es kamen
im Jahre 1880 ein mit Ladung 8 Schiffe, in Ballast 2 Schiffe,
„ „ 1881 „ „ „ 5 „ „ „ —

Es gingen
im Jahre 1880 aus mit Ladung 4 Schiffe, in Ballast 4 Schiffe,
„ „ 1881 „ „ „ 3 „ „ „ 3 „

Die Frachten stellten sich folgendermaßen:

a. Für Dampfer:

	1880.	1881.
Nach Yokohama, „ Nagasaki	3 Dollars pro Tonne von 40 Engl. Kubikfuß,	3 Dollars pro Tonne von 40 Engl. Kubikfuß.
„ Schanghai	5 „ „ „ „ 40 „ „	5 „ „ „ „ 40 „ „
„ London	63 Schill. „ „ „ 50 „ „	57 Schill. „ „ „ 50 „ „
„ New-York	64 „ „ „ „ 40 „ „	66 „ „ „ „ 40 „ „

b. Für Segelschiffe:

	1880.	1881.
Nach London	50⅔ Schill. pro Tonne von 50 Engl. Kubikfuß,	52⅔ Schill. pro Tonne von 50 Engl. Kubikfuß.
„ New-York	47 „ „ „ „ 40 „ „	52½ „ „ „ „ 40 „ „

Zum Schluß sei noch bemerkt, daß dem Vernehmen nach in diesem Jahre während der Theesaison die großen, alle vierzehn Tage zwischen Hongkong und San Francisco gehenden Pacific Maildampfer auf der Fahrt nach Amerika unseren Hafen anlaufen werden, eine Einrichtung, welche selbstverständlich von den hiesigen Kaufleuten mit besonderer Freude begrüßt werden wird.

I.]

Kanton.

Verkehr Deutscher Schiffe in Kanton bezw. Whampoa während des Jahres 1881. [1])

Im verflossenen Jahre sind in Kanton-Whampoa 51 Deutsche Schiffe von 33 165,06 Register-Tonnen ein- und 50 solche von 32 067,94 Register-Tonnen ausgelaufen.

Unter den einklarirten Schiffen befanden sich 33 Dampfer mit einem Tonnengehalt von 26 654,57 und 18 Segelschiffe mit einem Raumgehalt von 6510,49 Register-Tonnen.

Das Gesammtergebniß des Deutschen Schiffsverkehrs weist gegen das Vorjahr eine Abnahme der Schiffe um 7, dagegen eine Zunahme des Raumgehalts um 69 Register-Tonnen auf. Der Ausfall trifft ausschließlich auf die Segelschiffe — 18 gegen 26 des Vorjahres —, während die Zahl der Dampfer sich um einen vermehrt hat.

Nach dem Raumgehalt hat die Segelschifffahrt um 4147,40 Register-Tonnen ab-, die Dampfschifffahrt um 4216 Register-Tonnen zugenommen.

Die Zunahme im Dampferverkehr würde eine weit erheblichere gewesen sein, wenn nicht Ende Juli v. J. der Dampfer „China" von der Siemssenschen Linie, welcher seit einer Reihe von Jahren in regelmäßigen Fahrten die Strecke Kanton-Schanghai und vice versa befahren, von der Linie gebracht und durch einen unter Britischer Flagge fahrenden Dampfer ersetzt worden wäre.

Die Gründe für die Abnahme des Segelschiffsverkehrs liegen in der Konkurrenz der Dampfer und sind dieselben, die überall eine fortschreitende Ausdehnung des Frachtverkehrs per Dampfer auf Kosten der Segelschiffe veranlaßt haben.

Mit Ausnahme dreier Dampfer, welche mit Chinesischen Passagieren von hier direkt nach Honolulu gegangen, sind sämmtliche Schiffe an dem Frachtverkehr zwischen Kanton und den übrigen Chinesischen Häfen betheiligt gewesen und haben auf der Hin- und Rückreise Hongkong angelaufen.

Den größten Theil des Frachtgeschäfts bildete die Lieferung von Cerealien, besonders Reis, aus den nördlichen Häfen, namentlich Tschinkiang, sowie Bohnen aus Niutschuang.

Von den angelaufenen Schiffen brachten 26 Reis, Weizen und Bohnen, 13 gemischte Ladung aus Schanghai, eins Eisen; die übrigen 11 kamen in Ballast.

Von den ausklarirten Schiffen verließen 26 den Hafen in Ballast, 22 mit gemischter Ladung, 2 mit Passagieren für Honolulu.

Den weitaus größten Theil der Ausfuhr Kantons nach Chinesischen Häfen nehmen Schanghai, Hankau und Tientsin in Anspruch, und der desfallsige Güterverkehr wird hauptsächlich durch die die Strecke Kanton—Schanghai regelmäßig befahrenden Dampferlinien vermittelt. Die denselben nicht angehörenden, zumeist mit Reis oder Bohnen nach Kanton kommenden Schiffe verlassen daher in der Regel, ohne auf Ladung zu warten, den Hafen in Ballast, sei es, um in Hongkong erstere einzunehmen, oder nach den nördlichen Häfen behufs weiterer Reistransporte zurückzukehren.

Wie bereits bemerkt, ist das Frachtgeschäft, von den Auswandererschiffen abgesehen, ausschließlich auf den Küstenhandel angewiesen.

Die außerordentlich wohlfeilen Frachten der die Strecke Kanton—Hongkong täglich zweimal befahrenden Flußdampfer bringen es mit sich, daß die Einschiffung der Exportartikel, statt, wie früher, in Whampoa oder Kanton, in Hongkong erfolgt, welcher letztere Hafen den Schiffen außerdem gestattet, ihre Ladung, falls nöthig, zu kompletiren.

Der Handel mit den fremden Einfuhrartikeln liegt ausschließlich in den Händen der Chinesischen Händler, welche ihren Bedarf in Hongkong direkt anschaffen und von dort per Dschonken oder Flußdampfer nach Kanton verschiffen. Der Küstenhandel und die ihn vermittelnde Schifffahrt ist dagegen im Zunehmen begriffen, und der Antheil der Deutschen Schiffe an derselben würde noch größer sein, wenn sich mehr Deutsche Dampfer von 600 bis 800 Tonnen Tragfähigkeit an der Küste befänden.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 445.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler und Sohn, Berlin, Kochstraße 69. 70.

Handelsberichte der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

IV.]

Kowno.

Jahresbericht für 1881.[1])

I. Ernteergebnisse und Getreidepreise.

Die in den Gouvernements Kowno, Wilna und Grodno im Jahre 1881 erzielte Ernte kommt in Beziehung auf den Ertrag im Großen und Ganzen der Ernte des Vorjahres nahe, mit Ausnahme einzelner Kreise des Kownoschen und des Wilnaschen Gouvernements.

Im Kownoschen Gouvernement namentlich hat in der Mehrzahl der Kreise das Wintergetreide eine qualitativ gute Mittelernte ergeben, wogegen in Beziehung auf die Quantität ein Ausfall von fast einem Drittel der Ernte des Vorjahres zu verzeichnen ist.

Das Sommergetreide entwickelte sich trotz der trockenen Witterung in günstiger Weise, gab in jeder Hinsicht einen recht guten Ertrag und wurde gut und trocken eingebracht. Dasselbe gilt von den Blattfrüchten, die in Stroh und Körnern üppig gediehen.

Kartoffeln und Rüben waren ebenfalls gut gediehen, wurden indessen durch sehr früh eintretenden Frost stark beschädigt, so daß die Erhaltung derselben den Winter hindurch auf große Schwierigkeiten stoßen wird.

Auf die Entwickelung des Wiesenheues und des Klees hat die trockene Witterung des späteren Frühjahres und des Frühsommers einen nachtheiligen Einfluß ausgeübt und ist das Jahr 1881 als ein sehr knappes Futterjahr zu bezeichnen.

Einen Ersatz für den Ausfall in der Quantität des Wintergetreides haben die vorzügliche Beschaffenheit der Körner, sowie die verhältnißmäßig hohen Getreidepreise gewährt.

Am ungünstigsten war das Ernteergebniß in jeder Hinsicht in dem Kreise Telsz. Nach den vorliegenden durchaus zuverlässigen Nachrichten hat in den meisten Distrikten des Kreises der Roggen nur das dritte Korn und Weizen das vierte Korn geliefert, wogegen in anderen Jahren mit einer Mittelernte Roggen mindestens das achte und Weizen das siebente Korn geliefert haben. In gleichem Verhältnisse hat sich auch ein Ausfall an Stroh bei beiden Getreidearten herausgestellt.

Bei dem Sommergetreide hat sich in der Mehrzahl der Distrikte des genannten Kreises auch ein erheblicher Ausfall gegen das Vorjahr herausgestellt. Namentlich ist der Ausfall bei den Erbsen in Folge starker Nachtfröste sehr erheblich gewesen. Nur die Kartoffeln haben in dem Kreise einen sehr guten Ertrag und zwar durchschnittlich das zwölfte Korn geliefert.

Ein ebenso erheblicher Ausfall hat sich bei dem Wiesenheu und bei dem Klee ergeben, von welchen Futtergewächsen Wiesenheu kaum 7 Centner und Klee kaum 8 Centner vom Preußischen Morgen lieferten.

Demgemäß erreichten in der Kreisstadt Telsz im Gegensatze zu den weiter unten für die Gouvernementsstadt Kowno verzeichneten Preisen in den Monaten Oktober bis Dezember durchschnittlich

Weizen	pro	Pud	1	Rubel	60	Kop.,
Roggen	„	„	1	„	43	„
Gerste	„	„	1	„	—	„
Hafer	„	„	—	„	85	„
Erbsen	„	„	1	„	25	„

Im Wilnaschen Gouvernement ist nach den vorliegenden Nachrichten das Gesammt-Ernteergebniß im Ganzen bei allen Früchten, mit Ausnahme des Kreises Oszmiany ein recht günstiges, dasjenige des Vorjahres erheblich überragendes gewesen.

Im Verhältnisse haben Weizen, Roggen und Gerste einen recht guten, Hafer einen mittleren Ertrag geliefert. Hierzu kommt, daß die Körner bei sämmtlichen vorgenannten Getreidearten von vorzüglicher Qualität gewesen und die Ernte überhaupt durchweg trocken eingebracht worden ist.

Kartoffeln haben einen sehr reichen Ertrag geliefert, und gilt dasselbe von Leinsaat und Flachs, welch letzterer im Wilnaschen Gouvernement in sehr ausgedehntem Umfange angebaut wird.

Ein erheblicher Ausfall gegenüber dem Vorjahre hat sich nur bei Buchweizen und bei allen Futtergewächsen herausgestellt.

Unter dem Einfluß günstigerer Witterungsverhältnisse zwischen dem Frühjahre und der Ernteperiode des Jahres 1881 haben sich die Ernteverhältnisse im Gouvernement Grodno außerordentlich günstig gestaltet.

Nach den vorliegenden Nachrichten haben alle Feldfrüchte, namentlich Winter- und Sommergetreide, einen vorzüglichen Ertrag geliefert, was umsomehr ins Gewicht fallen dürfte, als auch alle Futtergewächse, einschließlich des Wiesenheus und des Klees, einen reichen Ertrag lieferten.

Nach den übereinstimmenden aus allen drei Gouvernements eingegangenen Nachrichten ist nur ein geringer Theil der Ernte des Jahres 1881 von den Produzenten zu Markte gebracht, weil dieselben mit Rücksicht auf die Mißernte in den südlichen Gouvernements auf hohe Preise im Frühjahre 1882 hoffen.

Allgemein werden aber nachtheilige Wirkungen für die Ernteverhältnisse des Jahres 1882, wenigstens für die Gouvernements Kowno und Wilna, an den Futtermangel und die dadurch nothwendig gewordene Reduktion des Viehstandes geknüpft.

Die nachstehenden Uebersichten, die aus zuverlässigen Quellen geschöpft sind, gewähren einen Ueberblick über die Preise, wie dieselben sich in den Gouvernementsstädten Kowno, Wilna, Grodno und in Bialystok gestellt haben.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 166.

A. Kowno.

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Erbsen.
1881 Oktober ..... pro Pud	1 Rbl. 35 Kop.	1 Rbl. 10 Kop.	90 Kop.	90 Kop.	1 Rbl. — Kop.
1881 November .... „ „	1 „ 30 „	1 „ — „	84 „	81 „	— „ 87 „
1881 Dezember .... „ „	1 „ 30 „	— „ 98 „	86 „	77 „	— „ 87 „

B. Wilna.

In den Monaten Oktober bis Dezember 1881:

Weizen	zwischen	1	Rbl.	50	Kop.	und	1	Rbl.	70	Kop. pro Pud,
Roggen	„	—	„	98	„	„	1	„	8	„ „ „
Gerste	„	—	„	75	„	„	—	„	90	„ „ „
Hafer	„	—	„	70	„	„	—	„	75	„ „ „
Erbsen	„	—	„	85	„	„	—	„	90	„ „ „

C. Grodno.

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Erbsen.
1881 Oktober ..... pro Pud	1 Rbl. 30 Kop.	1 Rbl. 5 Kop.	85 Kop.	95 Kop.	95 Kop.
1881 November .... „ „	1 „ 25 „	— „ 95 „	80 „	76 „	82 „
1881 Dezember .... „ „	1 „ 25 „	— „ 93 „	81 „	72 „	82 „

D. Bialystok.

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Erbsen.
1881 Februar.. pro Pud	1 Rbl. 50 Kop. bis 1 Rbl. 60 Kop.	1 Rbl. 10 Kop.	90 Kop.	90 Kop.	90 Kop. bis 1 Rbl
1881 März.... „ „	—	1 „ 20 „	95 Kop. bis 1 Rbl.	95 „	90 „ „ 1 „
1881 April.... „ „	—	1 Rbl. 25 K. bis 1 Rbl. 30 K.	1 Rbl.	1 Rbl.	90 „ „ 1 „
1881 Mai..... „ „	—	1 Rbl. 30 Kop.	1 „	1 Rbl. bis 1 Rbl. 10 K.	1 Rbl.
1881 Juni.... „ „	—	1 „ 30 „	—	—	1 „
1881 Juli .... „ „	—	1 „ 30 „	—	—	1 „
1881 August .. „ „	—	1 „ 30 „	—	—	—
1881 November „ „	—	1 „ 12 „	—	—	—
1881 Dezember „ „	1 Rbl. 50 Kop.	1 „ 5 „	90 Kop.	85 Kop.	90 Kop.
1882 Januar .. „ „	—	1 „ 3 „	80 bis 90 Kop.	75 bis 80 Kop.	85 bis 90 Kop.

II. Ueber die Wirkungen des Russischen Goldzolles und des 10prozentigen Zuschlages zu demselben auf die Ausfuhr Deutscher Industrieerzeugnisse nach Rußland.

Während der vorjährige für 1880 erstattete Handelsbericht glaubte konstatiren zu können, daß der Russische Goldzoll und der 10prozentige Zuschlag zu demselben die Einfuhr Deutscher Industrieerzeugnisse nach Rußland nicht in demselben Verhältniß beeinflußt habe, in welchem sich die Erhöhung des Russischen Zolles an sich durch die Einführung des Goldzolles nebst Zuschlag vollzogen hatte, lassen die zur Verfügung stehenden auf den während des Jahres 1881 gemachten Wahrnehmungen beruhenden Informationen kaum einen Zweifel darüber, daß diese Beeinflussung bei einer großen Anzahl Deutscher Industrieerzeugnisse thatsächlich stattgefunden hat.

Als vorzugsweise betroffen werden bezeichnet: Strumpfwaaren, bedruckte Foulards, Cretons und Percals, bei welchen es der Deutschen Industrie gelungen war, die Englische Industrie auf dem Russischen Markte aus dem Felde zu schlagen, und sodann Shirtings, Batiste, Dowlas, künstliche Blumen und Blumentheile, Seide und halbseidene Waaren, Nähnadeln, wollene und baumwollene Posamente, Metallwaaren aller Art, Maschinen und Maschinentheile, Strohhüte und Gummizüge zu Stiefeln.

Insbesondere wird bemerkt, daß von Strumpfwaaren, Percals und Cretons nur die feineren Sorten in Folge ihres geringeren Gewichtes und ihrer höheren Preise unzweifelhaft den Russischen Markt werden behaupten können, wogegen bedruckte Foulards, Shirtings und Dowlas als ganz vom Russischen Markte verdrängt angesehen werden.

Als Ursache dieser Wendung wird nicht allein die unmittelbare Wirkung des Russischen Goldzolles und des Zuschlages, sondern auch das Entstehen zahlreicher Industrieetablissements in Rußland bezeichnet, welche letzteren nur unter dem Einflusse weitgehender Begünstigungen seitens der Russischen Staatsregierung hätten entstehen können.

Ohne die Wirkungen dieser beiden Ursachen zu unterschätzen, dürften doch die Hauptursachen anderswo zu suchen sein.

Schon bei Gelegenheit der Einführung des 10prozentigen Zuschlags zum Goldzolle gaben diejenigen Russischen Preßorgane, welche diese Thatsache und deren voraussichtliche Wirkungen auf die Deutsche Einfuhr nach Rußland eingehend behandelten, der Meinung Ausdruck, daß der Zuschlag keine Erhöhung der Zollsätze involvire, weil sich damals der Kurs der Russischen Valuta so weit gehoben hatte, daß dadurch eine diesbezügliche Ausgleichung herbeigeführt worden.

Nun hat seit dem Monate August 1881 der Kurs der Russischen Valuta einen derartigen Rückgang erfahren, daß in diesem Augenblicke

die Auflage des Goldzolles nebst Zuschlag eine Zollerhöhung von fast 75 pCt. der ursprünglichen Zollsätze in Papierrubeln repräsentirt, während es sich bei Einführung des Zuschlages nur um etwa 50 pCt. handelte.

Diesem Rückgange des Kurses der Russischen Valuta dürfte ein wesentlicher Antheil an der erwähnten Entwickelung beizumessen sein. Andererseits ist die Hoffnung nicht ausgeschlossen, daß sich die Lage bessert, sobald sich die Russische Valuta wieder hebt, vorausgesetzt, daß der gegenwärtige niedrige Standpunkt der Valuta nicht zu lange anhält.

Noch mag eine Bestimmung des Russischen Zolltarifs berührt werden, welche, wie versichert wird, außerordentlich schwer auf dem ganzen Einfuhrverkehre lastet.

Diese Bestimmung lautet dahin, daß bei Gewichtsdifferenzen von mehr als 8 pCt. Konfiskation eintritt, andererseits aber für das angegebene Gewicht der Zoll bezahlt werden muß. Zum Beispiel müssen, wenn irrthümlich 100 Pfund deklarirt werden, wogegen nur 50 Pfund vorhanden sind, die ganzen 100 Pfund verzollt werden. Werden 100 Pfund deklarirt und werden 110 Pfund vorgefunden, dann werden die 10 Pfund konfiszirt.

Wenn in Erwägung gezogen wird, wie leicht Irrthümer bei der Verwiegung der Waare vorkommen können und wie leicht sich ein Schreibfehler in die durch drei bis vier Hände gehende Deklaration einschleichen kann, dann scheint eine Abänderung der fraglichen Bestimmung in dem dringendsten Interesse des Deutschen Ausfuhrverkehrs zu liegen.

III. Ueber die Einfuhr der Deutschen Steinkohle nach Rußland und über die Zukunft dieses Einfuhrartikels.

Die sich seit einer langen Reihe von Jahren stetig vollziehende Entwaldung der inneren Russischen von Eisenbahnen durchschnittenen Distrikte in Folge des massenhaften Verbrauchs von Holz zu Eisenbahnbetriebszwecken legt die Frage nahe, wann sowohl die betreffenden Eisenbahnverwaltungen mit Rücksicht auf die rapide steigenden Holzpreise als auch die Russische Staatsregierung aus allgemeinen volkswirthschaftlichen Rücksichten den Augenblick für gekommen erachten werden, auf den Ersatz des Holzes durch das am nächsten liegende Material, die Steinkohle, Bedacht zu nehmen.

Es wird daher nicht allein mit Rücksicht auf das Vorangeführte, sondern auch nach anderen Richtungen hin ein gewisses Interesse gewähren, einen Einblick zu gewinnen, in welchem Umfange der Verbrauch von Holz zu Betriebszwecken einer einzelnen aber auch gleichzeitig einer der längsten Russischen Eisenbahnen, der sogenannten „Großen Russischen Eisenbahn" mit der Hauptlinie St. Petersburg—Wirballen und der Abzweigung „Landwarowo—Warschau" stattfindet und welches Quantum Steinkohle in Frage kommt, wenn es sich darum handelt, die Holzheizung gänzlich oder zum größten Theil durch Steinkohlenheizung zu ersetzen.

Aus dem vorliegenden statistischen Material der genannten Eisenbahnverwaltung für die Jahre 1876, 1878, 1879 und 1880 ergiebt sich, daß an Heizungsmaterial verbraucht worden:

1) 1876: a. an Holz 30 754 Kubikfaden,
b. an Steinkohle 733 655 Pud.
2) 1878: a. an Holz 48 296 Kubikfaden,
b. an Steinkohle 1 616 122 Pud,
im Gesammtwerthe von 982 387 Rubeln.
3) 1879 a. an Holz 47 136 Kubikfaden,
b. an Steinkohle 1 308 583 Pud,
im Gesammtwerthe von 913 410 Rubeln.
4) 1880: a. an Holz 50 062 Kubikfaden,
b. an Steinkohle 1 156 234 Pud,
im Gesammtwerthe von 883 038 Rubeln.

Die Durchschnittspreise betrugen:

1) 1876: a. für den Kubikfaden Holz 11 Rubel,
b. für das Pud Steinkohle 18¾ Kopeken.
2) 1878: a. für den Kubikfaden Holz 14 Rubel 40 Kopeken,
b. für das Pud Steinkohle 17½ Kopeken.
3) 1879: a. für den Kubikfaden Holz 14 Rubel 50 Kopeken,
b. für das Pud Steinkohle 17¼ Kopeken.
4) 1880: a. für den Kubikfaden Holz 14 Rubeln 1 Kopeken,
b. für das Pud Steinkohle 15 Kopeken.

Aus der vorstehenden Uebersicht ergiebt sich für das Holzmaterial eine steigende Tendenz der Preise, wogegen bei den Steinkohlenpreisen die entgegengesetzte Tendenz wahrnehmbar ist.

Es ist nicht möglich gewesen, festzustellen, in welchem Verhältniß Englische und Deutsche Steinkohle zur Verwendung gelangt ist, indessen glauben wir der Wahrheit nahe zu kommen, wenn wir annehmen, daß bis einschließlich des Jahres 1879 zum größten Theile Englische seewärts eingeführte, vom Jahre 1880 an Englische und Deutsche Kohle zu gleichen Theilen zur Verwendung gelangt ist.

Tritt aus den im Eingange dieses Abschnittes angeführten Gründen die Nothwendigkeit ein, die gesammte Holzheizung durch Steinkohlenheizung zu ersetzen, dann handelt es sich, wenn ein Kubikfaden Brennholz seinem Brennwerthe nach 90 Pud Steinkohle gleich geachtet wird, was thatsächlich geschieht, um einen Mehrbedarf an Steinkohle, wenn das im Jahre 1880 zur Verwendung gelangte Holzquantum von 50 062 Kubikfaden maßgebend ist, im Betrage von 4 505 580 Pud.

Es erübrigt nun, festzustellen, wie sich die Preise für Kowno für Deutsche und Englische Steinkohle gestalten, um daraus einen Schluß zu ziehen, ob und in welchem Maße sich Aussichten dafür eröffnen lassen, daß dereinst der Gesammtbedarf oder wenigstens ein großer Theil desselben aus Deutschen Bergwerken bezogen wird.

Von den an dem hiesigen Orte vorhandenen mit Dampfkraft arbeitenden sechs Industrie-Etablissements, sowie von der größten der hier vorhandenen Brauereien werden seit dem Jahre 1880 erhebliche Quantitäten Steinkohle, etwa 180 000 Pud, verbraucht, weil die stetig steigenden Holzpreise die Verwendung der Steinkohle aus finanziellen Rücksichten nothwendig machten.

Der Bezug Deutscher, sowie Englischer Steinkohle erfolgt zum größten Theile mit Rücksicht auf die wohlfeilere Fracht, sowie mit Rücksicht auf den Umstand, daß die per Wasser bezogene Kohle zollfrei nach Rußland eingeht, wogegen die auf dem Landwege eingeführte Kohle einem Zollsatze von ½ Kopeken in Gold nebst 10 pCt. Zuschlag pro Pud unterliegt, auf dem Wasserwege von Königsberg und Memel aus.

Die Englische Kohle kam hierorts von Königsberg oder Memel per Wasser bezogen auf 32 Pfennige pro Pud, die Deutsche, d. h. Schlesische aus Zabzre bezogen und in Königsberg zu Wasser verladen, auf 34 bis 35 Pf. pro Pud zu stehen.

Schlesische, aus Zabrze bezogene und per Bahn bis hierher geschaffte Kohle kam auf 110 Pfennige pro Centner oder 37 Pf. pro Pud zu stehen.

Es muß dahingestellt bleiben, ob eine derartige Reduktion der Eisenbahn-Transportkosten für Schlesische Kohle im Bereiche der Möglichkeit liegt, daß der Landtransport zur Regel und der Wassertransport, trotz der dem letzteren zur Seite stehenden Vortheile der billigeren Fracht und der Zollfreiheit, zur Ausnahme werden könnte. Diese Frage rückt mit Rücksicht darauf näher, daß der Wassertransport auf der Russischen Strecke des Niemenstromes, wegen der wahrhaft traurigen, schon oft geschilderten Beschaffenheit des Fahrwassers in dem Strome, fast unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnet.

So viel bekannt, regulirt die Preußische Bahnverwaltung die Eisenbahn-Transportkosten für Deutsche Kohle von Jahr zu Jahr nach Maßgabe der Preise der Englischen Steinkohle.

Man sollte annehmen, daß es gelingen müßte, mit der Zeit die Englische Steinkohle von dem Russischen Markte zu verdrängen und für die heimathliche Kohle ein ergiebiges Absatzgebiet zu schaffen, und zwar um so mehr, als anerkanntermaßen die Schlesische Steinkohle, die in großen Stücken eingeführt wird, vor der Englischen meist in grusartiger Form eingeführter Kohle einen bedeutend höheren Nutzwerth besitzt.

IV. Kownos Handel.

A. Die Einfuhr aus Preußen auf dem Memelstrome hat betragen:

	1881. Pud.	1880. Pud.
Salz	188 088	322 536
Hering	47 640	38 088
Steinkohle	181 438	143 065
Eisen und Eisenwaaren	33 871	44 656
Petroleum	11 533	7 634
Kolonialwaaren	5 071	3 130
Soda, Alaun, Vitriol und Salmiak	9 272	3 605
Stahl	762	125
Töpferwaaren	—	31
Ausgearbeitete Steine	8 406	6 115
Kokosnußöl	46	—
Fische	—	68
Kreide, Thon	2 842	2 863
Verschiedenes Glas	2 721	762
Cement und Gips	12 250	14 425
Maschinen und Maschinentheile	109	1 408
Chemische Düngstoffe	60	—
Wein	625	1 206
Ziegel und Dachpfannen	19 093	17 440
Harz, Kolophonium	17 017	3 470
Fett zur Seifenbereitung	2 247	332
Farbholz	9 684	1 632
Saatgetreide	800	14 300
Verschiedene Nutzhölzer	—	6 500
Schwefel	566	—
Korkholz	530	—
Summe	554 671	633 391

B. Die Ausfuhr nach Preußen auf dem Niemenstrome hat betragen:

	1881. Pud.	1880. Pud.
Roggen	189 923	81 920
Weizen	38 932	6 880
Gerste	10 930	46 528
Hafer	55 180	79 346
Erbsen	99 615	33 027
Leinsamen	159 380	126 234
Buchweizen	240	15
Wicken	938	1 325
Lumpen	—	29 150
Knochenmehl	57 500	55 615
Flachs und Heede	2 570	3 416
Theer, Harz und Terpentin	12 770	13 492
Kleie	—	400
Feldsteine	—	32 000
Stroh	6 700	2 400
Kümmel	830	926
Faschinen	39 225	15 700
Obstbäume und Pflanzen	980	—
Eier	236	—
Hanfsamen	—	24
Bohnen	40	6
Knoblauch	190	—
Summe	676 179	528 404

Hierzu treten:

	1881. Pud.	1880. Pud.
Eichenstäbe	79 320	43 594
Brennholz	425 000	139 200
Balken, Dielen und Bretter	35 420	25 100

Ferner treten hinzu:

1881: 278 Holztraften, welche in Kowno gebunden und nach Preußen ausgeführt sind, im Werthe von 162 580 Rubeln;

1880: 312 desgleichen im Werthe von 155 698 Rubeln.

Die Zahl der aus Preußen in Kowno angekommenen Kähne hat betragen:

1881 510
1880 477

Aus den vorstehenden Uebersichten ergiebt sich für 1881:

a. bei der Einfuhr aus Preußen ein Minus von 78 720 Pud vorzüglich verursacht durch eine Mindereinfuhr an Salz im Betrage von 134 448 Pud;

b. bei der Ausfuhr nach Preußen, abgesehen von Holzwaaren, ein Plus von ..... 147 775 „ welches hauptsächlich durch eine Mehrausfuhr an Roggen mit 108 003 Pud und an Leinsamen mit 33 146 Pud sich zusammensetzt.

Das Gesammtergebniß ist für das Jahr 1881 insofern als ein günstiges zu betrachten, als nicht allein bei der Ausfuhr nach Preußen eine erhebliche Besserung eingetreten, sondern auch im Allgemeinen die sehr erheblichen Differenzen zwischen den einzelnen Vorjahren in Beziehung auf Ein- und Ausfuhr geringer geworden sind.

Die Mindereinfuhr aus Preußen ist unstreitig durch den unerhört niedrigen Wasserstand im Niemenstrome während der ganzen Sommer- und Herbstsaison und den überaus traurigen Zustand des Fahrwassers auf der Russischen Strecke des Stromes verursacht worden.

Es sind zahlreiche Fälle vorgekommen, daß mit Steinkohle beladene Kähne monatelang auf der Strecke zwischen der Landesgrenze und Kowno haben festliegen müssen.

Die Zufuhr und Abfuhr an den hauptsächlichsten Getreidesorten, sowie an Weizen- und Roggenmehl per Bahn, ergiebt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

Ankunft und Absendung verschiedener Getreidearten etc. auf bezw. von der Eisenbahnstation Kowno.

Weizen.		Roggen.		Hafer.		Gerste.		Weizenmehl.		Roggenmehl.	
Verladen.	Angekommen.	Verladen.	Angekommen.	Verladen.	Angekommen.	Verladen.	Angekommen.	Verladen.	Angekommen.	Verladen.	Angekommen.
Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.	Pud.
3500	59 800	7428	60 000	27 600	145 000	88 000	83 000	1700	80 000	1000	64 000

Aus der Zusammenstellung ergiebt sich, welche bedeutende Quantitäten an Getreide und Mehl am hiesigen Platze zur Ausfuhr nach Deutschland bereit liegen.

Der Zinsfuß im Bankverkehr betrug für Wechsel 7 bis 10 pCt., im Privatverkehr bis 24 pCt. pro Jahr.

V. Grodnos Handel.

A. Die Einfuhr aus Preußen hat betragen:

	1881. Pud.	1880. Pud.
Salz	64 586	100 344
Hering	26 010	23 733
Petroleum	6 454	4 547
Eisen und Eisenwaaren	3 236	4 687
Ausgearbeitete Steine	4 767	872
Cement und Gips	2 425	2 388
Thran	1 992	—
Soda, Alaun, Säuren	3 375	2 339
Kolonialwaaren	1 847	680
Farben und Farbholz	57	17
Wein	26	—
Maschinen und Maschinentheile	385	—
Steinkohle und Coke	3 656	1 210
Weißes Harz	194	638
Verschiedenes Glas	457	996
Fette zur Seifenbereitung	—	314
Wagenschmiere	—	740
Kreide und Thon	—	7 285
Summe	119 467	150 790

B. Die Ausfuhr nach Preußen hat betragen:

	1881. Pud.	1880. Pud.
Weizen	9 800	11 800
Roggen	352 344	350 348
Gerste	2 000	7 318
Erbsen	31 720	56 365
Hafer	49 780	46 262
Buchweizen	1 800	3 798
Leinsamen	59 068	40 077
Hanf und Flachs	16	750
Theer	8 460	7 958
Terpentinöl	2 465	—
Holzkohlen	—	105
Lumpen	—	8 880
Eichenstäbe und Nutzholz	—	14 280
Summe	517 453	547 041

C. Holztraften:

1881: 1434, im Werthe von 1 407 795 Rubeln,
1880: 910, „ „ „ 940 000 „

Mit Ausnahme der gebundenen Hölzer, welche im Jahre 1881 nach Preußen ausgeführt worden sind und sowohl in Beziehung auf die Zahl der Traften, als auch hinsichtlich des Geldwerthes eine Zunahme von nahe an 50 pCt. gegenüber dem Jahre 1880 repräsentirten, ergeben die vorstehenden vergleichenden Uebersichten sowohl bei der Einfuhr aus Preußen als auch bei der Ausfuhr nach Preußen eine nicht unbedeutende Abnahme des Verkehrs der Stadt Grodno.

In der Zahl der in Grodno vorhandenen Kreditinstitute hat sich während des Jahres 1881 nichts geändert. Der Zinsfuß betrug im Bankverkehr für Wechsel 8 bis 12 pCt., im Privatverkehr bis 20 pCt. pro Jahr.

VI. Wilnas Handel.

Die Handelsbeziehungen der Stadt Wilna zu Deutschland während des Jahres 1881 haben sich nach den vorliegenden Berichten im Großen und Ganzen in denselben Verhältnissen bewegt, welche in dem letzten pro 1880 erstatteten Berichte geschildert sind.

In Bezug auf die Einfuhr aus Deutschland hat sich eine geringfügige Mindereinfuhr an Rauchwaaren, Kolonialwaaren und einzelnen Kurzwaarenartikeln bemerkbar gemacht, wogegen die Einfuhr an Manufakturwaaren, Salz, Hering, Petroleum und Thee sich auf der Höhe des Vorjahres erhalten hat.

Dieses Verhältniß erscheint umsomehr als ein günstiges, als sich die Nachwirkungen der schlechten in den Vorjahren erzielten Ernten noch bis tief in das Geschäftsjahr 1881 hinein in der geringeren Kaufkraft bemerkbar machten. Hinzu kommt, daß während des ganzen Jahres 1881 die Geldverhältnisse recht schwierig waren, so daß das Geld nicht allein theurer, sondern auch knapp war.

Zwar hatte die Reichsbank ihre Sätze für Wechseldiskonto und Lombard nicht erhöht, dafür hielt sich Privatbankdiskonto auf 8 bis 10 pCt. und der Satz für Wechsel im Privatverkehr auf 11 bis 12 pCt.

Günstiger als die Einfuhr- gestalteten sich die Ausfuhrverhältnisse, namentlich bei Getreide und Hölzern aller Art. Bei beiden Ausfuhrartikeln hat die Ausfuhr pro 1881 die des Vorjahres erheblich überstiegen, obgleich allgemeine Klage über den Zustand der Wege herrscht, deren Beschaffenheit die Zufuhr des Getreides zu den Marktplätzen und Bahnhöfen außerordentlich erschwerte.

Was insbesondere die Holzausfuhr anbetrifft, so sind nach den vorliegenden Nachrichten nach Memel und zu einem kleinen Theile auch nach Königsberg ausgeführt worden:

etwa 4 000 Schock Fichten- und Tannen-Rundhölzer, 11 bis 13 Zoll stark,
„ 1 500 Schock Borkfichten, 9 bis 10 Zoll stark,
„ 2 000 „ fichtene Balken,
„ 1 500 „ eichene Stäbe,
„ 500 000 Stück Eisenbahnschwellen.

Der Transport aller dieser Hölzer soll in Folge des niedrigen Wasserstandes sehr beschwerlich und theuer gewesen sein und bei den Spätherbsttransporten der früh eingetretene Frost großen Schaden angerichtet haben.

Die in Memel gezahlten Preise waren:
für Fichten Rundholz, 13 Zoll stark, 1000 bis 1150 Mark,
„ Tannen-Rundholz, 13 Zoll stark, 1000 bis 1100 Mark,
„ Borkfichten, 9 Zoll stark, 350 Mark,
„ desgleichen, 10 Zoll stark, 450 Mark,
„ fichtene Balken, 2000 bis 3000 Mark pro Schock von 378 Faden,
„ eichene Stäbe 150 Mark pro Schock,
„ Eisenbahnschwellen 2 Mark 70 Pf. bis 3 Mark pro Stück.

VIII. Die Bialystoker Wollenindustrie.

In dem für das Jahr 1880 erstatteten Berichte war der kritischen Lage gedacht, in welche die Wollenindustrie des Bialystoker Industriebezirks von dem Monat September 1879 an in Folge der schlechten Ernten der Jahre 1879 und 1880 gerathen war.

Die Befürchtung, daß die Krisis sich bis in das Geschäftsjahr 1881 hinein verlängern würde, hat sich zwar verwirklicht, indessen hat sich immerhin eine, wenn auch nur leichte Besserung für das Jahre 1881 vollzogen.

Diese Besserung wäre nach den vorliegenden Berichten eine tiefergehende und anhaltendere gewesen, wenn nicht gewisse Thatsachen sich dem Aufschwunge der Industrie hemmend entgegengestellt hätten.

Als erste dieser Thatsachen werden die Agitationen gegen die Juden erwähnt, welche im Laufe des Jahres 1881 in Rußland stattgefunden, und eine große Anzahl jüdischer Tuchhändler dem Ruine zugeführt und einer noch größeren einen willkommenen Vorwand zur Zahlungseinstellung geliefert haben.

In zweiter Linie wird der ökonomischen Lage und dem Verhalten der Fabrikarbeiter die Schuld beigemessen, daß die Gesammtproduktion in den Fabriken sich nicht in dem ersehnten und erwarteten Maße entwickeln konnte.

In Folge der im Jahre 1880 nothwendigerweise eingetretenen Reduktion der Arbeitskräfte in fast sämmtlichen Fabrik-Etablissements des Bezirks waren 1000 bis 1200 Arbeiter in eine wahre Nothlage gerathen, welcher nur durch energische Hilfe seitens der Fabrikanten entgegengetreten werden konnte und thatsächlich von dem Monate Januar 1881 an entgegengetreten wurde. In dem erwähnten Monate trat ein aus den angesehensten Fabrikanten gebildetes Komité zusammen, welches sich der Sammlung sehr bedeutender Geldmittel unterzog, aus welchen letzteren die Anschaffung von Brot erfolgte, um das letztere den nothleidenden Arbeitern zu dem dritten Theile der Selbstkosten zu überlassen. Diese durch die allgemeine Lage einzig und allein gebotene Unterstützung wurde bis zu dem Monate Dezember 1881 fortgesetzt, und war dieselbe für die Fabrikanten mit großen Geldopfern verbunden.

Bedauerlicherweise war das Verhalten der Arbeiterbevölkerung weit davon entfernt, dem Gefühle der Dankbarkeit für solche Opfer Ausdruck zu geben.

Schon im Spätsommer 1881 machte sich ein gewisser Aufschwung in der Industriethätigkeit bemerkbar. Aber kaum war dieses geschehen, als sich auch schon überall eine Unzufriedenheit mit den bewilligten Lohnsätzen bemerkbar machte und in zahlreichen Arbeitseinstellungen einen prägnanten Ausdruck fand.

Viele Fabrikanten sahen sich in Folge dessen zur Gewährung von Konzessionen genöthigt, welche der augenblicklichen Geschäftslage nichts weniger als entsprechend waren.

Trotz alledem hat sich, wie schon vorhin andedeutet, die Industriethätigkeit des Bezirks seit dem Monat September 1881 gehoben, und die Geschäftslage hätte sich trotz der hohen Lohnsätze und trotz der erheblichen Vertheuerung des Materials viel günstiger entwickelt, wenn nicht zahlreiche Zahlungseinstellungen in den Reihen der Tuchhändler in den südlichen Distrikten Rußlands und die Furcht vor weiteren Zahlungseinstellungen jeden Aufschwung gelähmt hätten. Aus diesen Gründen waren Zeitverkäufe die Regel und Kassaverkäufe kamen nur in seltenen Fällen vor.

Immerhin war die Gesammtproduktion in der Wollenindustrie des Bezirks erheblich größer als die des Jahres 1880.

Dem entsprechend war auch die Einfuhr an Verarbeitungsmaterial aller Art, namentlich an Kammgarn aus Deutschland, Oesterreich und England, an Schafwolle aus Breslau, Posen und von Belgischen Märkten, an Farbstoffen, Maschinen, Kratzen, Rauhdisteln und Kunstwolle erheblich höher als im Jahre 1880.

In der Zahl der in Bialystok vorhandenen Kreditinstitute hat sich im Laufe des Jahres 1881 nichts geändert, und hat namentlich die Wilnaer Filiale den Geschäftsumsatz des Jahres 1880 erreicht.

Nicht in demselben Maße günstig hat sich die Thätigkeit der Bialystoker Gesellschaft „Gegenseitiger Kredit" gestaltet, über deren eventuelles Fortbestehen im Laufe des Monats April 1881 Beschluß gefaßt werden soll.

Der Wechseldiskonto im Bankverkehr bewegte sich, wie im Vorjahre, zwischen 9 und 12 pCt., im Privatverkehr zwischen 12 bis 24 pCt.

V.]

Piraeus.

Die Oelkultur in Griechenland.

Viktor v. Hehn hat mit Unrecht aus alten Schriftstellern zu beweisen versucht (Kulturpflanzen und Hausthiere Seite 88 bis 104), daß der Oelbaum in Hellas nicht seine Heimath habe, sondern von Asien her dort eingewandert sei. — Wenn aber irgend ein Baum in Hellas autochthon ist, so ist es der von uralter, nationaler Mythe und Sage umsponnene heilige Baum der Athene.

Der wilde Oelbaum ist überall in Griechenland zu finden, auf den Inseln des Jonischen und Aegäischen Meeres wie im Peloponnes und auf dem Griechischen Festlande.

In einzelnen Gegenden, wie auf Euböa und in der Maina kommt er sogar in größeren Beständen vor. Noch jetzt geschieht wie im Alterthum die Vermehrung der Olivenpflanzungen allein durch Einsetzen von Stecklingen des wilden Oelbaums, welche nach Jahresfrist durch Okulation veredelt werden.

Bei den vielen Kriegen, welche Griechenland in den letzten Jahrhunderten durchzumachen hatte, wurde ein großer Theil seiner alten Olivenpflanzungen zerstört. Bei Gründung des Königreichs belief sich nach der damaligen Zählung der Bestand derselben auf

2 300 000 Stämme. Heute hat sich die Zahl der Bäume verfünffacht. Den offiziellen Angaben des hiesigen Finanzministeriums, ist nachstehende Uebersicht entnommen.

Olivenernte in Griechenland im Jahre 1880/81.

Regierungsbezirk.	Anzahl der Olivenbäume.	Ausdehnung in Stremmata.	Produktion der Oliven in Oka.	Produktion eßbarer Oele in Oka.
Attika und Böotien	842 224	74 056	15 828 931	2 391 642
Euböa	696 350	47 377	9 750 770	2 019 180
Phiotis und Phokis	539 060	31 125	8 411 000	1 606 680
Akarnania und Aetolien	351 030	27 487	3 358 250	742 060
Achaja und Elis	234 874	23 007	6 861 046	1 022 171
Arcadien	313 780	64 333	5 846 200	819 405
Lakonien	1 224 600	170 068	12 354 200	2 211 998
Messenien	1 217 300	104 449	16 778 860	2 744 169
Argos und Korinth	945 520	147 714	14 169 320	2 751 850
Cycladen	288 045	26 552	4 633 417	1 043 785
Korfu	3 814 730	294 907	10 649 265	6 582 259
Cephalonia	579 635	55 558	12 436 010	2 187 940
Zante	413 505	24 819	8 905 030	1 687 602
Ueberhaupt	11 460 653	1 091 542	129 982 299	27 810 741

Der größte Theil dieser Pflanzungen ist parzellirt und das Eigenthum von Privaten; einzelne Komplexe hiervon gehören auch zu den verschiedenen Klöstern des Landes.

Am reichsten mit Oelpflanzungen sind die Regierungsbezirke, Korfu, Messenien und Lakonien gesegnet. — Wo frische Meeresbrise weht, wo geschützte Thalebenen sich hinziehen, selbst noch bis über 1000 Fuß Seehöhe, gedeiht die Olive.

Bekannt sind wegen ihrer Ausdehnung und Schönheit die Olivenwälder von Athen, Megara, Salona, Kalamata und Nelida. Weiter nach dem gebirgigen Innern des Landes, z. B. in Arkadien, und nach Norden hin, in Ober-Aetolien, nimmt der Oelbaum ab, und die neuerworbenen Provinzen von Epirus und Thessalien liegen größtentheils schon außerhalb des Bereichs der Olive.

Daß die Olive ein sehr hohes Alter erreicht, ist bekannt; analog ist die Langsamkeit ihres Wachsthums. Wenn junge fünfjährige Bäume auch schon einzelne Beeren zeitigen, so beginnt die durchschnittliche Tragfähigkeit des Oelbaums erst mit dem 16. bis 18. Jahre und im 40. bis 60. Jahre steht er in der Blüthe seines Alters.

Die Erntezeit der Olive dauert 3 Monate von Mitte Oktober bis Januar. Die Art und Weise des Einerntens ist nach den Gegenden eine verschiedene. Die Früchte werden theilweise vom Baum gepflückt, theils geschüttelt oder nachdem sie abgefallen sind, aufgesammelt. Da, wie gesagt, die meisten Olivenwaldungen unter verschiedene Besitzer parzellirt sind und die Lese für den einzelnen zu mühsam ist, so finden sich gewöhnlich Unternehmer, welche die Frucht gegen ⅔ bis ¾ Antheil des Ertrages pachten. Vielfach findet eine solche Verpachtung schon gegen Vorausbezahlung statt, indem durch Experten der Werth der Ernte abgeschätzt wird; (sogenannte ἀποχοπή).

20 bis 30 pCt. der Olivenernte dienen der Bevölkerung als Speise, welche namentlich während der Fasten darauf angewiesen ist. Man konservirt 2 Sorten Oliven, die grüne, unreife, vom Baum genommene, welche in Essig eingemacht (im Handel 1 bis 2 Drachmen pro Oka) und die reife, schwarze, welche eingesalzen wird (pro Oka 0,80 bis 1,25 Drachmen im Verkauf). Beide Arten werden auch exportirt, namentlich nach Rußland, Rumänien und der Türkei. Nach den letzten für das Jahr 1875 von der Regierung veröffentlichten Gesammexportübersichten kamen von der Ausfuhr von 813 344 Oka Oliven allein 730 362 auf Rußland.

Die zur Oelbereitung bestimmte Olive wird während der Erntezeit en gros 20 bis 30 Lepta pro Oka verkauft. Der Ertrag eines Oelbaumes wird durchschnittlich auf 12 bis 15 Oka Oliven oder zu dem Werthe von 1 Kolonnatenthaler = 6 Drachmen geschätzt, erreicht aber auch ein Maximum von 60 Oka. Es würde also der Ertrag der 11½ Millionen Oelstämme im Jahr 1880/81 einen Werth von etwa 69 Millionen Drachmen repräsentiren. Die nicht zur Speise verwendeten Oliven werden zur Oelextrahirung benutzt.

Von den unreifen, grünen Oliven wird hin und wieder in kleinen Quantitäten ein ganz besonders kostbares Oel bereitet, das sogenannte „Ogurόladon", welches nicht in den Handel kommt. Eine ähnliche Delikatesse bildet das „Lemonόladon", welches durch Auspressen der Oelbeere mit Citronenschnitten erzielt wird.

Die Ertragssteuer von 6 bis 7 pCt. wird in dem alten Königreiche unmittelbar an der Presse, auf den Jonischen Inseln dagegen erst bei der Ausfuhr (18 pCt. ad valorem) erhoben.

Man kann eine gewisse Periodizität in den Ernteerträgen der Olive konstatiren. Nach den Handelsberichten des Kaiserlichen Konsuls in Korfu haben in den letzten fünf Jahren die dortigen Oelbäume nur alle zwei Jahre getragen. Während die Ernten von 1876/77, 1878/79 und 1880/81 als gute bezeichnet werden (die jährliche Ausfuhr von Korfu betrug etwa 200 000 Barile à 52 Oka), wurde 1877/78 und 1879/80 „buchstäblich auf der Insel kein Oel geerntet und die Oelmühlen gar nicht geöffnet."

Für Attika nimmt der bekannte Botaniker Th. v. Heldreich (die Pflanzen der Attischen Ebene S. 574) an, daß jedes 3. Jahr ein gutes Erntejahr sei und die zwei anderen Jahre abwechselnd, das eine eine leidlich gute, das andere eine ganz schlechte Ernte bringe. — Indessen behaupten die Besitzer von hiesigen Olivenbäumen einstimmig, daß ein ähnlicher Wechsel von Jahr zu Jahr, wie oben in Korfu nachgewiesen ist, auch in Attika stattfinde.

Die großen hiesigen Oelhändler, welche Cisternen zum Aufbewahren des Oels haben, verwerthen diesen thatsächlichen Wechsel zwischen guten und schlechten Ernteerträgen für die Spekulation, indem sie in den guten Jahren ankaufen, und erst nach Monaten, wenn nur eine schlechte Oellese in Aussicht steht und die Preise oft um 30 bis 40 pCt. steigen, ihren Vorrath auf den Markt bringen.

Die Qualität der Oliven ist in den verschiedenen Theilen des Landes eine verschiedene. Geschätzt sind besonders die von Messenien und Lakonien. Die Attische ist eine Mittelsorte.

Die gewöhnliche Oelgewinnung geschieht in Griechenland größtentheils noch in der primitivsten Weise durch Oelmühlen, welche zu Tausenden im Lande verbreitet und von ähnlicher Konstruktion wie im Alterthum sind. Bisweilen schafft sich der Bauer auch schon kleine eiserne Pressen für Hand- oder Pferdebetrieb an, wie sie in der Fabrik „Donald und Basiliádes" im Piraeus angefertigt werden. Die erste Dampfpresse wurde im Jahre 1857 in Griechenland eingeführt. Jetzt hat man solche in Athen, Messolongi, Zante (bis zu 56 Pferdekraft), Korfu, Angium und in der Parnasside. Doch zieht der gewöhnliche Mann die Benutzung der alten Mühlen für die Oelbereitung noch immer vor.

Der Gesammtertrag des im Jahre 1880/81 produzirten eßbaren Oels betrug nach der beigegebenen Tabelle 27 810 741 Oka. Die Exportziffern des in den Jahren 1870 bis 1875 ausgeführten Oels

(nach der letzten statistischen Publikation) schwanken zwischen 2 bis 12 Millionen Oka. Man kann daher als Mittel einen Export von 5 Millionen Oka (à 1 bis 1,20 Drachmen) zu einem Werth von etwa 6 Millionen Drachmen annehmen.

Der Export richtet sich vornehmlich nach England, Italien, Rußland und Rumänien.

Die Ausfuhr von Attika ist wegen der Dichtigkeit der Bevölkerung und des großen Konsums dieser Provinz verhältnißmäßig nur gering und betrug 1879 160 000 Oka und 1880 nur 33 000 Oka (vom Piraeus aus).

Bei den unvollkommenen Einrichtungen zur Gewinnung des Oels in Griechenland bleibt immer ein Theil desselben in den Preßlingen zurück. Ueberall, wo es Oelmühlen giebt, sammeln sich Rückstände an und man kann annehmen, daß, wenn die Oliven 20 bis 30 pCt. Oel geben, 70 pCt. Rückstände bleiben; dieselben kommen für 3 bis 5 Lepta die Oka in den Handel, wo der Transport es gestattet. Sonst werden sie als Brennmaterial oder als Hühner- und Schweinefutter verwendet.

Seit einigen Jahren hat man angefangen, die Oelrückstände nochmals wieder einem chemischen Prozeß zu unterziehen und Oel daraus zu extrahiren und dasselbe für Fabrikation von Seife zu verwenden. In Korfu, Zante, Lamia, Amphissa waren schon früher derartige Seifenfabriken in Betrieb. In dem Jahre 1879 wurde bei Eleusis, zwischen dem Oelwald von Athen und Megara, eine Seifenfabrik im größeren Stile und nach neuestem System errichtet („Charilaos und Ralli", Anlagekapital 600 000 Franken. Depot 300 000 Franken; 50 bis 60 Arbeiter. Destillationsapparat, „System Okiandi" aus Marseille „au sulfure de carbone", welche in der Fabrik selbst gewonnen wird). Dieselbe verarbeitet jährlich durchschnittlich 5 Millionen Oka Rückstände, 3 aus Griechenland und 2 Millionen aus der Türkei (von Kreta und Mytilene), welche 350 000 Oka Oel und 7500 Kantar Seife (à 42 Drachmen) geben, welche vorzugsweise nach der Türkei exportirt wird.

Im vorigen Sommer ist eine zweite ähnliche kleinere Fabrik bei Piraeus in Thätigkeit getreten.

In den letzten Handelsberichten der Kaiserlichen Konsuln aus Griechenland wird die Bemerkung gemacht, daß die Griechische Oelproduktion, welche nach den Korinthen die zweite Stelle in den Erträgen des Landes einnimmt, zurückzugehen scheine. Die Richtigkeit dieser Beobachtung wird von hiesigen kompetenten Leuten bestätigt. Der große Gewinn der Korinthenernte der letzten Jahre hat das Interesse des Griechischen Bauers von dem Oelbau, welcher Sorgfalt und Pflege bedarf, abgezogen. Es haben selbst an einzelnen Stellen Abholzungen von Olivenpflanzungen zu Gunsten des Korinthenbaues stattgefunden. Man denkt nicht daran, daß die Korinthenpreise sich eines Tages, wenn die Phylloxera in Frankreich aufhören sollte, verändern und sich neue Chancen für den Oelbau eröffnen könnten. Daß aber solche Chancen bestehen und die Oelkultur in Griechenland noch zu einer enormen Einnahmequelle führen könnte, darüber sind Fremde wie Einheimische, welchen hierüber ein Urtheil zusteht, vollständig einig. Es müßte alsdann größere Sorgfalt auf Pflege der Bäume und mehr Vorsicht beim Ernten angewendet werden, vor Allem aber das Auspressen durch geeignetere Apparate geschehen und die gewonnene Oelsubstanz einem Reinigungsprozesse unterzogen werden.

Das Griechische Oel ist nämlich seiner Natur nach kräftig, wohlschmeckend und aromatisch und würde nach der Meinung aller Sachverständigen entschieden mit den Erzeugnissen von Italien und Frankreich konkurriren können. Allerdings in ungereinigtem Zustande, wie es jetzt gewonnen wird, hat es einen unangenehmen Geruch und ist jedem Europäer unausstehlich.

Man dürfte sich wohl darüber wundern, daß bisher mit der Oelraffinerie in Griechenland auch noch nicht einmal ein Versuch gemacht worden ist. Für dieselbe hat sich hier bisher nicht das Bedürfniß geltend gemacht. Die hiesigen Europäischen und feineren Griechischen Familien, sowie die großen Hotels zahlen allerdings das importirte durch Transport und Zoll auf 3 bis 4 Drachmen pro Flasche (zu $\frac{2}{3}$ Oka) vertheuerte Französische und Italienische Oel, jedoch dem größeren Publikum genügte bisher das hier am Ort gewonnene Produkt, an welches es gewöhnt ist (1,20 bis 1,50 Drachmen).

Es ist aber keine Frage, daß, wenn es gelänge im Lande selbst Raffinerien zu entrichten, man bald das verfeinerte Oel vorziehen würde, zumal da durch die Uebersiedelung vieler reicher Griechen mit ihren Kapitalien nach dem Königreich der Luxus von Tag zu Tag sich mehrt.

Die Rentabilität der Oelraffinerie in Griechenland würde um so mehr gesichert erscheinen, als die hierfür erforderlichen Reinigungsapparate einfacher Art wären, so daß sie allgemeinen Eingang finden könnten und das raffinirte Oelprodukt nicht wesentlich theurer zu stehen käme als jetzt.

Wie seit einigen Jahren Griechische Weine, nachdem man die Bereitung derselben nach Europäischer Weise unternommen hat, in dem Handel sich Bahn gebrochen haben, so würde das raffinirte hiesige Oel, mit Griechischer Etikette hinausgeschickt, sich bald Geltung und dem Lande große Einkünfte verschaffen.

V.] **Bologna.**

Jahresbericht für 1881.[1])

Die Einfuhr Deutscher Industrie-Erzeugnisse im hiesigen Bezirk war, soviel sich von maßgebender Seite ermitteln ließ, auf allen Gebieten ein sehr reger. Die Hauptrolle spielten dabei Stahl- und Bronzewaaren aus Westfalen, Wollen- und Seidenprodukte aus den Rheinlanden, Modeartikel aller Art aus Berlin, Spielwaaren, Leder und Hopfen aus Bayern, die Vertreter der betreffenden Industriellen äußerten sich über den Absatz nach hiesiger Gegend im Allgemeinen sehr befriedigt. Der Geschäftsgang hängt hier eben ganz vom Ausfall der Ernten ab, und da diese im vergangenen Jahre befriedigend waren und auch für das Jahr 1882 die günstigsten Aussichten vorhanden sind, so dürfte auch fernerhin ein reger Absatz bevorstehen, der durch die Verkehrserleichterungen, welche die demnächstige Eröffnung der Gotthardbahn im Gefolge haben wird, nur Vorschub erhalten kann.

Die Ausfuhr aus dem diesseitigen Distrikt nach Deutschland, welche ausschließlich Landesprodukte umfaßt, war im Berichtjahre gleichfalls eine sehr lebhafte, allermeist in unserm Hauptprodukt Hanf, von welchem, Dank der guten Ernte und mäßigen Preise, ungemein große Quantitäten nach Deutschland wanderten. Das Deutsche Reich absorbirt von diesem Produkt für sich allein nachgerade fast ebenso viel, als das übrige Ausland zusammen. Nächst Hanf waren Sämereien — Klee- und Luzernsaat — sowie Reis hervorragende

[1]) Wegen des Vorjahres s. H.-A. 1881 II. S. 138.

Exportartikel, alsdann kamen Viktualien aller Art und Goldfische, wogegen die Ausfuhr von Weintrauben bedeutend nachgelassen hat, nachdem die im Vorjahre stattgehabten massenhaften Bezüge für die Käufer mancherlei Enttäuschungen bereitet hatten.

VI.] **Manchester.**

Bericht über die Baumwollen-Industrie während des ersten Quartals des Jahres 1882.[1])

Die ersten drei Monate des laufenden Jahres haben in der Baumwoll-Industrie Englands sehr wenig Veränderung gegen den Zustand derselben am Schlusse des Jahres 1881 gebracht.

Im Markte von Manchester war ein schleppendes Geschäft mit geringen Preisfluktuationen der andauernde Charakter. In Liverpool wurde der Baumwollmarkt hauptsächlich durch die Spekulation in Amerika beeinflußt. Im Januar waren die Schätzungen des Ertrages der Baumwollernte für 1881/1882 meist 6 bis 6½ Millionen Ballen, und einzelnen Berichten, daß die große Trockenheit, die in den Vereinigten Staaten im Juli v. J. stattfand, den Ertrag auf 5¼ bis 5½ Millionen reduziren würde, wurde hier gar kein Glauben geschenkt. In New-York aber agirte die Spekulation darauf, und die Preise waren dort fast immer ⅛ Cent höher, als in Liverpool. Die New-Yorker Spekulanten konnten jedoch den Markt auf dieser Seite des Oceans nicht nach Wunsch beeinflussen, und obgleich die Zufuhren in den Amerikanischen Häfen stark abfielen und man auch hier mehr und mehr daran glauben mußte, daß die Ernte 6 Millionen Ballen nicht erreichen würde, gingen die Preise in Liverpool bis Mitte Februar um ¼ Cent herunter. Die Erhöhung des Diskonto durch die Bank von England auf 6 pCt. und die entschiedene Stellung, welche alle fremden Märkte dahin nahmen, keinen Avance auf Twiste und Waaren zu zahlen, wirkten den Amerikanischen Gelüsten nach höheren Preisen zu stark entgegen, und die Partei der Haussiers in New-York bekam gegen Mitte Februar einen starken Schlag durch das Mißlingen ihrer Projekte. Es mußte sehr viel Gold hierher gesandt werden, Geld wurde in New-York knapp und theuer, und die schwächeren Spekulanten mußten mit Verlust losschlagen. Inzwischen war auch der Vorrath in den Häfen und inneren Stapelplätzen der Vereinigten Staaten stark angewachsen, und trotz anhaltender kleinerer Ankäufe herrschte hier keine Meinung für höhere Preise, weil das Quantum der in Sicht befindlichen Baumwolle größer blieb, als voriges Jahr.

Gegen Mitte Februar indeß kamen etwas günstigere Nachrichten aus Osten, und es wurden viele bedeutende Kontrakte für Twiste und Waaren für Indien, China und Japan ausgegeben zu etwa denselben Preisen, wie im Dezember 1881. Infolge dessen war der Liverpooler Markt einige Wochen lang sehr lebhaft, und die Fabrikanten versorgten sich mit dem Rohmaterial sehr reichlich über ihren wöchentlichen Verbrauch hinaus, wodurch die Preise in Liverpool allmälig wieder um soviel stiegen, als sie bis dahin gefallen waren. Die Spinner und Fabrikanten erhöhten ihre Preise, aber es stellte sich bald heraus, daß noch so große Vorräthe von Waaren zu niedrigeren Preisen in Bombay, Calcutta, China und Japan angehäuft waren, daß die Käufer für diese Märkte hier nicht folgen konnten, und der Markt blieb sehr leblos, selbst nach der Bekanntmachung, daß der Zoll auf Baumwollenwaaren in Ostindien ganz abgeschafft worden sei. Man erwartet von dieser Maßregel der Indischen Regierung einen günstigen Einfluß auf das hiesige Geschäft.

Da in Folge dieser Stagnation im Markte die Vorräthe sich zu häufen anfingen, so kamen die Webereibesitzer in Nordost-Lancashire gegen Mitte März überein, die Arbeitszeit auf drei Tage in der Woche zu vermindern, und dieser Maßregel schlossen sich auch viele der Fabrikanten in Nord-Lancashire an, so daß jetzt eine ziemlich bedeutende Minderproduktion von den nach dem Osten gehenden Waaren stattfindet. Auch viele Spinnereien haben längere Osterferien als gewöhnlich gemacht, so daß von einer Anhäufung größerer Vorräthe von Garnen und Waaren nichts zu bemerken ist. Inzwischen haben die Ankünfte in Amerika immer noch weiter abgenommen, und die allgemeine Ansicht über die Ernte ist jetzt, daß dieselbe höchstens 5½ Millionen Ballen erreichen wird, ein Weniger von 1 100 000 Ballen gegen die vorigjährige. Dagegen entfaltet sich die Ostindische Baumwollenernte größer und in Qualität besser, als man zu Anfang des Jahres erwartete, und diese Thatsache macht sich auch in New-York fühlbar, wo außerdem gegen die Haussiers der Umstand in Betracht kommt, daß in den Baumwollenfabrik-Distrikten dort ein Strike der Arbeiter für höhere Löhne an Ausdehnung gewinnt. Es scheint aus diesen Gründen, daß die Spekulation auf höhere Baumwollpreise, obgleich sie in New-York immer noch versucht wird, für die nächste Zeit nicht reussiren dürfte, späterhin aber werden die Aussichten auf die jetzt zum Theil schon gepflanzte neue Ernte den Ausschlag geben, wie sich die Preise im Herbst stellen müssen.

Hier in Manchester dürften die Preise von Garnen und Waaren während des nächsten Quartals wenig Veränderung erfahren. Dieselben sind im Vergleich zu den Preisen des Rohmaterials jetzt so niedrig, daß sie dem Spinner fast gar keinen Nutzen lassen und dem Fabrikanten von Waare in den meisten Fällen verlustbringend sind. Die Letzteren sehen deshalb mit Verlangen einer Erneuerung des Begehrs für Ostindien und China entgegen, der sich auch einstellen wird, sobald die Vorräthe in jenen Ländern etwas vermindert sein werden. Ob dies noch vor Pfingsten der Fall sein wird, läßt sich nicht voraussagen, aber nach diesem Feste ist zuversichtlich eine größere Lebhaftigkeit im Markte zu erwarten, wenn nicht sehr ungünstige Störungen für das Geschäft eintreten sollten, wofür jetzt keine Anzeichen vorhanden sind.

Im großen Ganzen läßt sich demnach konstatiren, daß die hiesige bedeutende Produktion von Baumwollenmanufakten im ersten Viertel dieses Jahres, wenn auch wahrscheinlich nur mit geringem Nutzen für die Betheiligten, Absatz im Inlande und nach den anderen Verbrauchsmärkten durch Export gefunden hat, und daß keine Vorräthe von Belang hier zurückgeblieben sind, die eine fortgesetzte Thätigkeit der Fabriken behindern könnten, da die jetzige sehr theilweise Reduktion in der Fabrikation bei einigermaßen eintretendem Begehr für Ostindien sogleich wieder die volle Arbeitsthätigkeit zur Folge haben würde. Auch sind die Aussichten auf solchen Begehr gut begründet durch die günstigen Resultate der Baumwollen- und Getreide-Ernten in den großen Ostindischen Provinzen.

[1]) Wegen des Jahres 1881 s. H. A. 1882 Märzheft S. 163.

VII.]

Aarhuus.

Jahresbericht für 1881.

Die Verkehrsbewegung in den wichtigsten Artikeln war am hiesigen Platze im vergangenen Jahre die nachverzeichnete:

Einfuhr.

Wein. 70 618 Kilogramm von Frankreich, Deutschland und Portugal.

Spirituosen. 22 848 Liter von England, Frankreich und Deutschland.

Glaswaaren. 75 860 Kilogramm von Deutschland und Belgien.

Hopfen. 20 388 Kilogramm von Deutschland.

Kaffee. 177 968 Kilogramm von Hamburg und Holland. — Von Kopenhagen außerdem bedeutende Posten, verzollt.

Steinkohle. 69 699 Tonnen von England. Deutsche Schiffe waren nicht dabei betheiligt. — Von Deutschland wurden per Bahn 513 Tonnen zugeführt.

Manufakturwaaren. 159 006 Kilogramm von England und Deutschland.

Metalle und Metallwaaren. 7 923 767 Kilogramm von England, Deutschland und Schweden.

Petroleum. 2 735 677 Kilogramm von Amerika. Kein Deutsches Schiff dabei betheiligt.

Reis. 271 084 Kilogramm, hauptsächlich von Bremen. — Von Kopenhagen, verzollt, wurde ziemlich bedeutend zugeführt.

Salz. 775 000 Kilogramm Steinsalz von England und Deutschland. — Anderes Salz 470 232 Kilogramm von Hannover und 218 000 Kilogramm von Portugal.

Zucker. 1 045 786 Kilogramm von England und Deutschland. In raffinirter Waare wurde von Kopenhagen weniger zugeführt, als gewöhnlich.

Thee. 4789 Kilogramm von Deutschland und England. Von Kopenhagen, verzollt, wurde ziemlich bedeutend zugeführt.

Tabak in Blättern. 236 165 Kilogramm, hauptsächlich von Bremen, wenig von Holland, unbedeutend von Rußland.

Holzladungen. 85 691 Kubikmeter von Deutschland, Schweden und Finland. 26 Deutsche Schiffe waren dabei betheiligt.

Ausfuhr.

Spirituosen. 804 846 Liter nach dem Inlande und 79 063 Liter nach dem Auslande, hauptsächlich nach Hamburg.

Speck. 623 936 Kilogramm nach Hamburg und England und 3150 Kilogramm nach Kopenhagen.

Fleisch, gesalzenes. 7420 Kilogramm nach England.

Weizen. 1 113 696 Kilogramm oder 10 312 Dänische Tonnen zu 108 Kilogramm, hauptsächlich nach Holstein.

Weizenmehl. 287 800 Kilogramm nach England und 27 200 Kilogramm nach dem Inlande.

Roggen. 8 612 124 Kilogramm oder 78 006 Dänische Tonnen zu 104 Kilogramm. Davon gingen nach Norwegen etwa 55 000 Tonnen, nach England etwa 4000 Tonnen, nach Schweden etwa 8000 Tonnen, nach Lübeck etwa 6000 Tonnen und nach Holstein etwa 4000 Tonnen.

Gerste. 7 665 075 Kilogramm oder 80 685 Dänische Tonnen zu 95 Kilogramm. Davon gingen nach England etwa 52 000 Tonnen, nach Frankreich etwa 12 000 Tonnen, nach Norwegen etwa 11 000 Tonnen, nach Schweden etwa 2 000 Tonnen, nach Deutschland etwa 1000 Tonnen und nach Holland etwa 2000 Tonnen.

Graupen. 134 472 Kilogramm nach Norwegen.

Hafer. 1 404 200 Kilogramm oder 20 060 Dänische Tonnen zu 70 Kilogramm. Davon ging etwa die Hälfte nach England; die andere Hälfte vertheilte sich auf Belgien, Lübeck und Holstein.

Pferde. 368 Stück nach dem Inlande. Das Ausland macht auf den hiesigen Pferdemärkten bedeutende Einkäufe, welche per Bahn befördert werden. Die Preise sind hoch.

Ochsen. 4459 Stück nach England und 686 Stück nach dem Inlande.

Schafe. 5233 Stück nach England und 2761 Stück nach dem Inlande.

Schweine. 788 Stück nach Lübeck, 61 Stück nach England, 64 Stück nach dem Inlande.

Wolle. 2415 Kilogramm nach Kopenhagen. Kunstwolle 225 784 Kilogramm nach England, und Kalkwolle 1222 Kilogramm nach Kopenhagen.

Felle und Häute, gesalzene. 70 204 Kilogramm nach Kopenhagen.

Felle und Häute, trockene. 34 712 Kilogramm nach Kopenhagen.

Kokosnußöl. 9605 Kilogramm nach Deutschland und 313 012 Kilogramm nach Kopenhagen und dem Inlande.

Palmöl. 22 589 Kilogramm nach dem Inlande.

Butter. 642 768 Kilogramm oder 5739 Dänische Tonnen zu 112 Kilogramm Netto hauptsächlich nach England, und 355 488 Kilogramm oder 3174 Dänische Tonnen zu 112 Kilogramm Netto nach Kopenhagen.

Eier. 2 015 860 Stück nach England und 446 240 Stück nach dem Inlande.

Austern. 609 040 Stück nach Kopenhagen.

Die Ausfuhr war größer als im Vorjahre bei Roggen um etwa 14 000 Tonnen, dagegen kleiner bei Weizen um etwa 3500 Tonnen, bei Gerste um etwa 12 000 Tonnen, bei Hafer um etwa 50 000 Tonnen und bei Butter um etwa 4500 Tonnen.

Die Zolleinnahmen ergaben 1 364 811 Kronen oder etwa 220 000 Kronen mehr als im Jahre 1880 und etwa 445 000 Kronen mehr als im Jahre 1879. Diese Mehreinnahme war hauptsächlich die Folge einer größeren Einfuhr von Manufaktur- und Metallwaaren, von Petroleum und Zucker.

X.]

Iquique.

Jahresbericht für 1881.[1])

Wenn in früheren Jahren die Politik, abgesehen von den herkömmlichen kleinen Revolten im eignen Lande, nur eine bescheidene und untergeordnete Rolle gespielt hat, so ist dies seit einigen Jahren, seit Ausbruch des Chilenisch-Peruanisch-Bolivianischen Kriegs leider anders gewesen. Was diese Provinz anbetrifft, so ist dieselbe während des verflossenen Jahres, wenn auch einige Male durch Invasion Seitens der Bolivianer bedroht, doch gänzlich von Kriegsmolesten verschont geblieben, und es haben sich unter der wenngleich provisorischen, aber doch geregelten Verwaltung der Chilenischen Behörden Geschäft und Industrie in einer höchst erfreulichen Weise gehoben.

---

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 470.

1. Ausfuhr.

Von Ausfuhrartikeln steht in erster Linie Salpeter (Natronsalpeter, salpetersaures Natron). Die Ausfuhrliste zeigt gegen das Vorjahr eine ungemein große Zunahme, und es sind alle Vorbereitungen zu einer bedeutenden Produktionserweiterung getroffen, welche indeß wohl kaum in ganzem Umfange sich realisiren dürfte, denn schon jetzt scheint das Gleichgewicht zwischen Produktion und Bedarf, zwischen Nachfrage und Angebot bedenklich ins Schwanken gerathen zu sein. Der Konsum der ganzen Welt wird wohl kaum 7 bis 7½ Millionen Quintales zu 100 Spanischen Pfund übersteigen; dagegen beträgt die Produktion bereits jetzt:

Provinz Tarapaca	6 168 000	Quintales,
Bolivien, Hafen Tocopillo	250 000	„
„ Antofagasta und Aguas blancas	1 750 000	„
Taltal	250 000	„
zusammen	8 418 000	Quintales.

Der Ausfuhrzoll ist 1 Peso 60 Centavos für den metrischen Centner von 100 Kilogramm oder 73,6 Centavos für den Spanischen Quintal von 46 Kilogramm, und bei Umrechnung in Englisches Geld wird, wie ein Bericht für das Vorjahr erwähnt, der feste Kurs von 38 Pence Sterling für den Peso angenommen. Die Zollfreiheit, deren Antofagasta und Taltal bis dahin genossen haben, hat im September v. Jahres ihr Ende erreicht, und damit ist die Produktion in jener Gegend auf das obenerwähnte Minimum zurückgesunken. Neuerdings scheint indeß wieder stark gearbeitet zu werden, um die alte Zollfreiheit, bezw. einen geringeren Zoll zu Gunsten von Taltal durchzubringen, eine Maßregel, welche die Industrie dieser Provinz tief schädigen würde.

Sublimirtes Jod. Die Produktion dieses aus den Salpeter-Mutterlaugen gewonnenen Artikels weist eine wesentliche Veränderung gegen das Vorjahr nicht auf und bezifferte sich für 1881 auf etwa 2800 Quintales, wozu noch, so weit zu ermitteln, ein Export von etwa 800 Quintales ab Antofagasta hinzuzufügen sein dürfte. Eine früher existirende Vereinigung sämmtlicher Produzenten, einschließlich der Schottischen und Französischen, hat sich in alter Vollkommenheit noch nicht wieder herstellen lassen, und es ist infolge dessen der Preis auch ziemlich unverändert 6 Pence für die Unze, gegen früher 12 Pence, geblieben.

Borax (Boronatrocalcit, borsaurer Kalk). Dieser Artikel spielte bereits in alter Zeit eine nicht unbedeutende Rolle, wurde dann während langer Jahre durch das wohlfeile in Californien gewonnene borsaure Natron gänzlich verdrängt, fängt aber in neuerer Zeit wieder an, Beachtung zu verdienen, und wird aller Wahrscheinlichkeit nach von jetzt an wieder unter unseren Ausfuhrartikeln erscheinen. Der Preis in Europa ist, je nach Qualität, 12 bis 17 Schillinge für den Englischen Centner, bei einem Durchschnittsgehalt von circa 28 pCt. Borsäure. Gewonnen wird der Borax etwa 12 geogr. Meilen von der Küste, wo er in Mengen von 1 bis 100 Pfund unter kleinen Erhabenheiten der Wüste Tarapaca, etwa 6 bis 12 Zoll unter der Oberfläche, angetroffen wird.

Schwefelsilber (Sulphate of silver) wird hier jetzt aus den Haldenrückständen des im vorigen Jahrhundert ebenso bekannten, wie ergiebigen Silberbergwerks Huantajaya im Großen gewonnen. Die Rückstände werden theils nach der alten Mexicanischen Methode, theils nach neueren Prinzipien mit unterschwefligsaurem Natron verarbeitet und das Produkt im Betrage von etwa 250 000 bis 300 000 Pesos Werth jährlich verschifft.

2. Einfuhr.

Von Deutschland sind im verflossenen Jahre nur drei Ladungen, bestehend aus Steinkohle, Eisen, Bier, Jute, Säcken, Maschinen, Röhren, Möbeln ꝛc. angekommen, und es ist somit eine wesentliche Zunahme des Verkehrs nicht zu konstatiren. Bemerkenswerth ist, daß der Ruf der Deutschen Steinkohle durch eine mit dem Schiffe Erato importirte schlechte Waare einen empfindlichen Stoß erlitten hat; der Name der betreffenden Zeche hat leider nicht ermittelt werden können. Im Allgemeinen dürfte den Deutschen Exporteuren ans Herz zu legen sein, in der Wahl der Exportkohle sehr vorsichtig zu sein, nur das Produkt guter, bekannter Zechen zu wählen und nicht durch schlechte Waare das Vertrauen, welches Deutsche Kohle sich im Auslande zu erwerben angefangen hat, gründlich zu erschüttern. Was Eisen anbetrifft, so läßt sich dreist behaupten, daß das Deutsche Produkt keinen Anlaß zu Klagen gegeben hat, während Englisches Eisen zum Theil so jämmerlich ausgefallen ist, daß es für die Deutsche Industrie nur eine Sache der Zeit ist, das Uebergewicht zu gewinnen.

3. Schifffahrt.

Die Betheiligung der Deutschen Flagge am allgemeinen Verkehr ist der der vorhergegangenen Jahre ziemlich gleich geblieben und nimmt der Zahl nach die zweite Stelle, gleich nach der Britischen, ein. Am Beginn des Jahres 1881 waren 3 Deutsche Handelsschiffe von zusammen 1724,32 Reg.-Tonnen im Hafen. Im Laufe desselben Jahres kamen 34 solche von 20 907,21 Reg.-Tonnen, deren 9 in Ballast, an und versegelten ebenfalls 34 von 20 197,32 Reg.-Tonnen. Am Jahresschlusse waren 3 Deutsche Fahrzeuge von 2434,21 Reg.-Tonnen anwesend. Von Deutschen Kriegsschiffen besuchten im Berichtjahre 2 („Ariadne" und „Moltke") unsern Hafen.

In Betreff besonderer die Schifffahrt angehender Verhältnisse ist zu bemerken, daß der etwa 28 Engl. Meilen nördlich gelegene Hafen Mejillones (Peru) Mitte vorigen Jahres zum sogenannten „Puerto menor" erklärt worden ist, somit von demselben aus mit Ausfuhrartikeln beladene Schiffe direkt nach dem Auslande versegeln können.

Unser Nachbarhafen Pisagua hat seit seiner Erklärung zum Puerto major ungemein an Frequenz zugenommen, und es sind allein von Deutschen Schiffen 15 dort beladen worden.

Die Frachten sind im verflossenen Jahre im Allgemeinen bei Weitem lohnender gewesen, als in den vorhergegangenen Jahren, und sie versprechen, auch in nächster Zeit Angesichts der reichen Getreide-Ernte in Chile und bedeutender Guano-Verschiffungen recht befriedigend zu bleiben. Die Deutsche Rhederei hat ihren vollen Antheil an diesem Segen genossen und fast ohne Ausnahme recht gute Resultate erzielt.

4. Allgemeines.

Von allgemeinem Interesse dürfte noch die Thatsache sein, daß auf Veranlassung der Chilenischen Regierung eine Eisenbahnlinie von hier nach dem Innern der Nachbar-Republik Bolivia bis an den mit der Küste parallel laufenden Fluß Desaguadero vermessen worden ist, welche Verbindung, wenn sie überhaupt zu Stande kommt, an Mineralschätzen reiche Provinzen jenes Landes erschließen würde.

Ueber die Deutsche Kolonie hier ist nichts Besonderes zu bemerken, es sei denn, daß, wie bisher, mehr als die Hälfte des Ausfuhrgeschäfts sich in deren Händen befindet.

Der Gesundheitszustand hat im verflossenen Jahre nichts zu wünschen übrig gelassen, indem unser Platz von keiner Epidemie heimgesucht worden ist; ja es ist kaum eine Krankheit zu bezeichnen,

welche eine irgendwie hervorragende Rolle gespielt hätte. Das durch milde Beiträge unterhaltene Hospital, für etwa 40 Personen eingerichtet, nimmt Fremde und Einheimische zu 1 Peso für den Tag, Mittellose gratis auf.

Feuersbrünste sind nicht vorgekommen, und es steht zu hoffen, daß dieselben in Zukunft, Dank zweckmäßiger Verfügungen der Behörden, Verbreiterung enger Straßen, Verbesserung und Vervollkommnung des Löschwesens, immer seltener werden. Auch in Betreff der Erdbeben sind wir von der Natur außerordentlich glimpflich behandelt worden, und es ist kein Fall zu verzeichnen, welcher auch nur den geringsten Schaden angerichtet hätte.

5. Verkehrsübersichten.

Ausfuhr von Salpeter aus Iquique und Pisagua im Jahre 1881.

Bestimmung.	Spanische Quintales.		
	1879.	1880.	1881.
England	—	—	20 000
Deutschland	—	35 904	292 821
Frankreich	—	—	20 030
Für Order	1 881 526	2 128 139	3 038 855
Verein. Staaten v. Amerika, Ostküste	197 819	288 978	1 033 368
„ „ „ „ Californien	55 667	72 996	157 115
Gibraltar für Order	—	—	28 263
Chile und Küste	2 063	2 773	—
	2 137 075	2 528 790	4 590 452

Ausfuhr von sublimirtem Jod aus Iquique im Jahre 1881.

Bestimmung:	Kilogramm.
England	72 300
Hamburg	54 400
Vereinigte Staaten von Amerika	12 300
zusammen	139 000

XI.]

Monrovia.

Jahresbericht für 1881.[1])

Im verflossenen Jahre liefen in Liberianischen Häfen nur 2 Deutsche Dampfschiffe ein, und zwar: „Aline Woermann" und „Otto Eichmann;" ersteres freilich machte drei Reisen von Europa nach Liberia und zurück, so daß also im ganzen Jahre 4 Deutsche Schiffe von Europa in Liberia eintrafen. Von außerdeutschen Schiffen wurde Liberia durch 5 Amerikanische, 5 Niederländische und die wöchentlich fälligen Britischen Postdampfer besucht.

Man erwartete, daß die im März v. J. erfolgte exemplarische Bestrafung der Eingeborenen von Nannakroo durch das Deutsche Kriegsschiff „Victoria" im Verein mit Liberia wegen der an der Mannschaft des im Jahre 1880 unweit Nannakroos gestrandeten Deutschen Dampfschiffs „Carlos" verübten Mißhandlungen und Plündereien den Einfluß der Liberianischen Regierung bei den Küstenvölkern heben würde, leider aber bestätigte sich dieses nicht, und es fanden in der letzten Zeit zwischen den verschiedenen dortigen Stämmen dem Handel sehr nachtheilige Reibereien statt. Die Liberianische Regierung, die über keine Hülfsmittel sowohl zu Lande als zu Wasser verfügt, ist nicht im Stande, auf irgend eine Art und Weise diese Streitigkeiten zwischen jenen Küstenvölkern beizulegen. — Dasselbe ist von dem nordwestlichen Theile Liberias zu sagen; oberhalb Monrovia besteht schon seit Jahr und Tag zwischen den Vey-Leuten und dem Kusso-Stamm Feindschaft. Die Kussos, der weit stärkere Theil, vom oberen Arme des Cherbros-Flusses, genannt Boma, kommend, sind schon bis ungefähr 8 Englische Meilen an die Liberianische Niederlassung, Grand Cape Mount genannt, vorgedrungen, dort den Handel vollständig lahm legend, und man fürchtet, daß dieselben in kurzer Zeit direkt diese Niederlassung attackiren werden. Freilich ist der Gouverneur dort vorbereitet, und er wird die Eindringlinge wohl kräftig zurückweisen können.

In Folge dieser fortwährenden kriegerischen Störungen war auch die Ausfuhr im verflossenen Jahre eine nicht so bedeutende wie im Jahre 1880. Das hiesige Hamburger Haus C. Woermann, das Handelsniederlassungen in allen größeren Häfen besitzt, führte im Jahre 1881 Landesprodukte im Werthe von etwa 600 000 Mark aus, wogegen sich der Werth der Einfuhr auf etwa 400 000 Mark belief. Das andere hier residirende Europäische Handelshaus, ein Niederländisches, exportirte im Werthe von etwa 500 000 Mark und führte auch für etwa 100 000 Mark weniger ein, was im Ganzen genommen gegen das Jahr 1880 eine Verminderung von etwa 15 pCt. bei Export und Import zeigt.

Von den einzelnen hiesigen Landeserzeugnissen verringerte sich die Ausfuhr von Palmkernen um etwa 16 pCt. gegen das Vorjahr, was größtentheils von den Störungen des Handels in Cape Mount herrührt. Auch die Kaffeeernte war nicht so gut als 1880; wo im Vorjahre etwa 300 000 Pfund exportirt wurden, belief sich die Ausfuhr im letzten Jahre nur auf etwa 250 000 Pfund. Der Grund des Ausfalls in der Kaffeeernte war die heftige, lang andauernde Regenzeit des Jahres 1880, die dem Wachsthum der jungen Bäume sehr hinderlich war und viele Blüthen zerstörte; aber auch in diesem Jahre wird man auf ein viel günstigeres Resultat nicht hoffen können, da durch oben erwähnten Guerrilla-Krieg in Cape Mount die Arbeiterfrage eine schwierige wird und daher den Farmern die Arbeitskräfte sehr fehlen. Leider sind die Konjunkturen für Kaffee auf den Europäischen Märkten so schlechte, daß man den hiesigen Farmern jetzt nur 18 Cents, also 30 pCt. weniger, als im Vorjahre, bieten kann, welcher Preis die kleinen Besitzer zwingen wird, einen Theil ihrer Plantagen brach liegen zu lassen. Die schwer aufzuwiegenden Arbeitskräfte und die unzulänglichen Transportmittel vertheuern dieses Produkt so sehr, daß auch für den Farmer ein erfolgreiches Resultat in diesem Jahre nicht ersichtlich ist.

Ein großes Hinderniß für den Verkehr der Ausländer liegt darin, daß es nach dem Gesetz Fremden nur erlaubt ist, in den sogenannten Ports of entrees zu handeln, und man ist daher, um Geschäfte zu machen, gezwungen, da der Platz selbst keine Ausfuhrerzeugnisse besitzt, mit großen Krediten zu arbeiten; da aber die meisten in Betracht kommenden Liberianer unbemittelt sind, so ist man seines ausgelegten Geldes im Falle eines Betrugs nie sicher. Schuldeinklagungen würden ein nur sehr mageres Resultat bringen, und man müßte schließlich noch die nicht kleinen Kosten selbst tragen. Die etwas bemittelteren Leute machen ihre Geschäfte direkt mit Europa, wozu ihnen die allwöchentlich fälligen Britischen Postdampfer gute Gelegenheit bieten; sie arbeiten freilich nur mit Kredit, müssen, um denselben aufrecht zu erhalten, Retouren à tout prix machen und verderben so den Handel auch für die größeren hiesigen Firmen.

[1]) Wegen der Zeit vom 1. März 1879 bis 31. März 1880 s. Hand. Arch. 1880 II. S. 255.

Ebenso wie in Hayti, Santo Domingo ꝛc. wird es nur eine Frage der Zeit sein, wann der hiesige Großkaufmann sein Geschäft niederzulegen hat. Schon jetzt, bei den augenblicklichen schlechten Europäischen Konjunkturen, den hiesigen hohen Zöllen und den großen Unkosten ist eine Rentabilität nicht zu erzielen. Es würde wirklich ein großer Vortheil für Westafrika sein, wenn Liberia gezwungen wäre, sich den Fremden zu erschließen.

In der Eröffnungsrede des Abgeordnetenhauses zu Beginn des vorigen Dezember wurde erwähnt, daß es nöthig sei, sofort die Zölle in Gold und Silber zu erheben und Papiergeld (das laufende Zahlmittel des Landes) nur zur Erfüllung von Privat-Kontrakten, sowie zur Entrichtung von Taxen anzunehmen. Bei der jetzigen Höhe der Zölle und den augenblicklichen ungünstigen Europäischen Konjunkturen würde, da der Kaufmann das Gold und Silber von Europa importiren müßte, für ihn das Resultat hiervon ein sehr verlustbringendes sein. Höhere Preise für seine Europäischen Güter zu erzielen, ist nicht möglich, da die Einkassirung der von den Liberianern zu entrichtenden Zölle mit so viel Indulgenz betrieben wird, daß dieselben als direkte Importeure niedrigere Preise für ihre Waaren fordern können, als der Fremde, der gezwungen ist, vier Tage nach Ankunft derselben den Zoll dafür zu erlegen. Auf der anderen Seite wäre dann zu erwarten, daß alle Außenstände, welche die Liberianer den Europäern schulden, in hiesigem Papiergeld, womit der Kaufmann schließlich nichts machen könnte, bezahlt würden. In der betreffenden Gesetzvorlage ist nichts von einer Umwechslung des Papiergeldes gegen Gold und Silber erwähnt, so daß ersteres schließlich für den Europäischen Kaufmann vollständig werthlos würde. Es steht zu erwarten, daß ein solches Gesetz in der nächsten Session durchgeht.

In der Session 1880/81 wurden zwei Häfen zwischen Grand Bassa und Cape Palmas (River Cess und Saßtown) dem Europäischen Handel erschlossen, doch sind beide solche, wo für den Fremden fast nichts zu machen ist. Es werden auch für diese Plätze die vollen Abgaben, wie in einer Liberianischen Niederlassung, verlangt.

Im Allgemeinen ist Liberia ein Land, das man zu den von der Natur am meisten begünstigten an der Westküste Afrikas rechnen kann. Mit geregelten staatlichen Verhältnissen und den nöthigen Arbeitskräften würde es auch in kurzer Zeit eines der produktivsten Länder der Tropen werden; bei den jetzigen Zuständen, die das Europäische Kapital mit Gewalt verdrängen, ist das freilich nicht möglich.

XII.]

Apia.

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Umfang des Schiffsverkehrs und des Handels in 1881 erhellt aus nachstehender Uebersicht:

Kauffahrteischiffe.	Anmeldungen.	Tonnengehalt zu 1000 Kilogr.	Anzahl der einzelnen Schiffe.	Waareneinfuhr in Schiffen. Dollars.	Importeure in Apia. Dollars.	Ursprung der Waaren. Dollars.	Wiederausfuhr eingeführter Waaren durch Kaufleute. Dollars.	Ausfuhr von Inselprodukten durch Kaufleute. Dollars.
Deutscher Nationalität.....	100	22 159	37	162 757	205 125	79 789	etwa 110 000	368 010
Britischer Nationalität.....	24	4 127	19	81 385		128 563	—	11 335
Amerikanischer Nationalität..	3	812	3	30 000	69 017	59 790	—	—
Verschiedener Nationalität...	—	—	—	—		6 000	—	—
	127	27 098	59	274 142	274 142	274 142	etwa 110 000	379 345

Das Jahr 1881 weist 100 angekommene Deutsche Kauffahrteischiffe gegen 81 des Jahres 1880 auf, dagegen nur 27 anderen Nationen angehörende Schiffe gegen 53 im Jahre 1880. Der Tonnengehalt der Deutschen Schiffe ist von 18 555 auf 22 159 Tonnen zu 1000 Kilogramm gestiegen.

Die hundert Journalisirungen im vergangenen Jahre vertheilen sich auf 37 einzelne Deutsche Schiffe. Davon besuchten den Hafen von Apia 26 Schiffe einmal. Diese 26 waren große von Europa, direkt oder mit Anlaufen von Kapstadt, Sydney, Melbourne, Montevideo, Valparaiso ꝛc. kommende Schiffe, die dort einen Theil ihrer Waaren absetzten. Zum Theil liefen sie auch ganz in Ballast hier ein. Alle diese Schiffe kehrten mit Kopra, Baumwolle ꝛc., die sie hier, in Tonga und Fidschi (nur ausnahmsweise auf andern Südseeinseln) einnahmen, nach Europa zurück; die meisten gingen nach Falmouth für Order. Die 11 übrigen, 10 Schooner und ein kleiner, der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft gehörender, Dampfer, vermittelten den Waaren-, Produkten- und Arbeiterverkehr mit den anderen Inseln der Südsee und gingen auch nach Sydney und Auckland ꝛc. Von den Schoonern gehören 5 der Gesellschaft, 1 den Herren Ranzau und Grevsmühl und 4 H. M. Ruge u. Comp., von den Europafahrern waren 18 von der Gesellschaft und 8 von H. M. Ruge u. Comp. gechartert.

Zu den journalisirten Schiffen kommen 5 Fahrzeuge Deutscher Flagge mit weniger als 50 Kubikmeter Raumgehalt, welche hauptsächlich die Produkte von den anderen Inseln und Handelsstationen der Samoa-Gruppe nach Apia brachten. Von diesen gehören drei der Gesellschaft, eins den Herren H. M. Ruge u. Comp. und eins Herrn Wulf in Falealili.

Mit Hinzurechnung 5 Deutscher Kriegsschiffe besuchten somit 47 einzelne Deutsche Schiffe den hiesigen Hafen.

Von den 3 Amerikanischen Schiffen ist ein kleiner Schooner dauernd von der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft gechartert und bringt Kopra nach Apia; das zweite Schiff brachte Holz auf Order der Gesellschaft und das dritte lief nur ein, um Proviant zu nehmen. 1880 waren 6 Amerikanische Schiffe hier.

Von den 24 Britischen Schiffen ist eins Missionsschiff. Die übrigen, meist von mittler Größe, brachten Waaren von den Britischen Kolonien, hauptsächlich von Auckland (Neuseeland) und Sydney (Neusüdwales) hierher. Ein direkter Verkehr mit dem Mutterlande fand gar nicht statt. 1880 journalisirte der Britische Konsul 43 Schiffe (30 einzelne).

Kriegsschiffe waren im vergangenen Jahre 9 hier: 5 Deutsche,

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 II. S. 118.

2 Amerikanische, 1 Britisches und 1 Französisches. Von den Deutschen Schiffen waren vier nacheinander bezw. abwechselnd hier auf Station, alle übrigen Schiffe nur zu kurzem Besuch von höchstens 14 Tagen.

Apia ist der einzige Hafen auf den Samoa-Inseln, der in direktem Schiffsverkehr mit dem Auslande steht, so daß Ein- und Ausfuhr in Apia diese für die ganze Inselgruppe bedeuten.

In obiger Tabelle sind für die eingeführten Waaren die Faktura-Preise einschl. der Fracht und sonstigen Kosten angenommen und in Chile-Dollars berechnet (1 Chile-Dollar = 4 Mark).

Import und Export werden dem Konsulat von den betreffenden Firmen immer eher zu hoch, als zu niedrig angegeben. Jede Abrundung einer Zahl findet stets nach oben zu statt.

Die gesammte Waareneinfuhr beträgt danach fast ⅓ weniger an Werth, als im Jahre 1880, die Einfuhr in Deutschen Schiffen dagegen gut ⅓ mehr als in 1880. Während die Deutschen Schiffe 1880 bei dem Import mit wenig über ¼ seines Werthes betheiligt waren, entfiel im letztvergangenen Jahre bei Weitem über die Hälfte auf ihren Antheil. Deutschen Ursprungs waren zwischen ¼ und ⅓ gegen ⅓ der eingeführten Waaren im Jahre vorher.

Die Einfuhr in Britischen und Amerikanischen Schiffen fiel gleichzeitig um den halben Werth derjenigen von 1880.

Von den importirten Waaren sind ausschließlich Deutschen Ursprungs Bier, Steinkohle, fertige Kleidungsstücke, und zum großen Theil Galanteriewaaren, Jagdgewehre und Munition, Provisionen und Schiffsausrüstungsgegenstände.

Vorwiegend Britisch sind die Manufakturwaaren, besonders die gröberen, Eisenwaaren und Provisionen, wie Mehl, Kartoffeln, Zwiebeln, Schiffszwieback, Salzfleisch ꝛc., welche Gegenstände aus den Kolonien bezogen werden.

Amerikanisch sind zum großen Theil Eisenwaaren, Waffen, Munition und Provisionen und fast ausschließlich Tabak, Cigarren und Bauholz.

Der Bezug aus anderen Ländern kommt kaum in Betracht.

In den nachstehenden Tabellen finden sich die Detailangaben der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft und der Herren H. M. Ruge u. Comp. hierselbst über die von ihnen eingeführten Waaren.

Ein- und Ausfuhr der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft 1881.

a. Einfuhr in Apia.

	Deutsche Industrie. Dollars.	Britische Industrie. Dollars.	Amerikanische Industrie. Dollars.	Total. Dollars.
1) Manufakturwaaren	1 700	25 000	300	27 000
2) Kleidungsstücke	10 200	300	—	10 500
3) Galanterie- und Kurzwaaren	2 050	1 500	980	4 030
4) Lederwaaren	320	160	—	480
5) Eisenwaaren	1 360	4 060	2 600	8 020
6) Waffen und Munition	2 650	410	2 750	5 810
7) Provisionen	9 310	11 490	16 390	37 190
8) Getränke	22 580	1 150	610	24 340
9) Tabak und Cigarren	530	—	10 010	10 540
10) Droguen und Chemikalien	610	620	360	1 590
11) Bauholz	120	60	11 060	11 340
12) Schiffsausrüstungsgegenstände	5 030	690	—	5 720
13) Steinkohle	4 480	780	—	5 260
14) Maschinen	270	560	—	830
15) Vieh	—	720	—	720
16) Boote und Wagen	1 260	—	—	1 230
17) Verschiedenes	7 860	6 600	1 290	15 750
Zusammen	70 300	54 100	46 350	170 750

b. Ausfuhr von:

		Samoa. Dollars.	Tonga. Dollars.	Fidschi. Dollars.	den übrigen Südsee-Inseln. Dollars.	Total. Dollars.
1) Kopra	19 712 000 Pfd. à 2½ Cents	145 600	224 000	78 400	44 800	492 800
2) Baumwolle:						
a. Sea Island	240 000 „ à 24 „	57 600	—	—	—	57 600
b. Kidney	420 000 „ à 12 „	50 400	—	—	—	50 400
c. Peru	4 000 „ à 10 „	400	—	—	—	400
3) Baumwollensamen	336 000 „ à ½ „	1 120	—	560	—	1 680
4) Fungus	20 000 „ à 10 „	—	—	—	2000	2 000
5) Candlenüsse	134 400 „ à 2 „	—	2 688	—	—	2 688
6) Corassenüsse	22 400 „ à 2 „	—	—	—	448	448
7) Schildpatt	50 „ à 3 Dollars	—	—	—	150	150
8) Perlmutter	2 000 „ à 10 Cents	—	—	—	200	200
Zusammen		225 120	226 688	78 960	47 598	608 366

Import in Samoa von Waaren auf Schiffen:

a. Deutscher Flagge	132 000	Dollars.
b. Britischer Flagge	8 750	„
c. Amerikanischer Flagge	30 000	„
Zusammen	170 750	Dollars.

Ein- und Ausfuhr der Herren H. M. Ruge & Comp. 1881.

a. Einfuhr in Apia.

	Deutsche Industrie. Dollars.	Britische Industrie. Dollars.	Französische Industrie. Dollars.	Belgische Industrie. Dollars.	Amerikanische Industrie. Dollars.	Total. Dollars.
1) Manufakturwaaren	13	1301	—	—	2 870	4 184
2) Kleidungsstücke	—	24	—	—	266	290
3) Galanterie- und Kurzwaaren	258	63	—	—	336	657
4) Lederwaaren	—	169	—	—	—	169
5) Eisenwaaren	20	2027	—	—	973	3 020
6) Waffen und Munition	—	—	—	—	—	—
7) Provisionen	853	2754	19	—	5 205	8 831
8) Getränke	6290	64	1332	—	53	7 739
9) Tabak und Cigarren	—	—	—	—	2 206	2 206
10) Droguen und Chemikalien	450	—	—	—	295	784
11) Bauholz	—	39	—	—	946	1 386
12) Schiffsausrüstungsgegenstände	154	440	—	—	—	1 380
13) Steinkohle	679	1226	—	—	—	679
14) Maschinen	—	—	—	—	290	290
15) Vieh	—	—	—	—	—	—
16) Boote und Wagen	272	—	—	—	—	272
17) Verschiedenes	—	981	—	7	—	988
Zusammen	8989	9088	1351	7	13 440	32 875

b. Ausfuhr von:

		Samoa. Dollars.	Cts.	Tonga. Dollars.	Cts.	Total. Dollars.	Cts.
1) Kopra	2204 Tons Samoa, 744 „ Tonga à 50 Dollars	110 200	—	37 200	—	147 400	—
2) Baumwolle:							
a. Sea Island		—	—	—	—	—	—
b. Kidney	13 450 Pfd. Samoa, 8 985 „ Tonga à 2 Cents	2 690	—	179	70	2 869	70
c. Peru		—	—	—	—	—	—
3) Baumwollensamen		—	—	—	—	—	—
4) Fungus	10 060 Pfd. à 3 Cts.	—	—	301	80	301	80
5) Kandlenüsse	60 Tons à 35 Dollars	—	—	2 110	—	2 110	—
Zusammen		112 890	—	39 791	50	152 681	50

Import in Samoa von Waaren auf Schiffen:

a. Deutscher Flagge	30 757	Dollars.
b. Britischer Flagge	2 118	„
Zusammen	32 875	Dollars.

Der große Rückgang in dem Britischen und Amerikanischen Schiffs- und Handelsverkehr scheint weniger auf dem überwiegenden Einfluß der Deutschen Konkurrenz zu beruhen, als auf geschäftlicher Berechnung und Vorsicht der betreffenden kaufmännischen Kreise, welche sich bei der in den Vorjahren über Bedürfniß gestiegenen Waareneinfuhr am hiesigen Platze und der durch die Fehden der Samoaner und das enorme Fallen der Koprapreise verringerten Kauflust und Kaufkraft der Eingebornen zur Zeit keinem weiteren Risiko durch größere Waareneinfuhr aussetzen wollten, und dies um so weniger, als auch die Kopraausfuhr von hier nach den Britischen Kolonien bei den dort verhältnißmäßig fast noch mehr gesunkenen Preisen keinen Verdienst mehr versprach.

Wenn der Deutsche Schiffs- und Handelsverkehr dagegen zugenommen hat, so liegt dies zum Theil wohl daran, daß bei den großen Entfernungen und dem vergleichsweise großen Geschäftsbetrieb der hiesigen Deutschen Firmen den veränderten Verhältnissen entsprechende Dispositionen nicht so rasch getroffen werden konnten. Auch ist etwa die Hälfte der Deutschen Schiffsladungen für den Weitertransport nach anderen Südseeinseln bestimmt. Die Herren H. M. Ruge u. Comp. hatten schon aus dem Jahre 1880 außergewöhnlich viel Kopra auf Lager und mußten deshalb mehr Schiffe chartern, als sonst, und die rekonstruirte Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft begann mit neuen Hoffnungen, Einkäufen und Sendungen.

Der Geschäftsbetrieb der Gesellschaft war in dem Jahre vorher verhältnißmäßig gering, derjenige der Engländer durch die de Wolffschen Schiffe, welche zum Theil direkt von England kamen, ein außergewöhnlich großer gewesen.

Man würde die momentane Sachlage verkennen, wenn man daraus den Schluß ziehen wollte, daß die Deutsche Flagge im Begriff sei, alle übrigen dauernd aus Samoa zu verdrängen.

Die Britischen und Amerikanischen Schiffe werden schnell genug wieder zur Stelle sein, sobald es wieder mehr zu verdienen giebt.

Die baldigste Einrichtung einer direkten, d. h. nicht Umladung der Waaren erfordernden, Dampfschiffsverbindung zwischen Hamburg und Apia würde außerordentlich viel dazu beitragen, die Einfuhr Deutscher Waaren zu sichern, einerlei ob die Dampfer über Melbourne und Sydney oder über Cooktown und Brisbane 2c. gehen würden. Beide Linien würden Tonga, Fidschi und Neukaledonien berühren können. Wenn auch ein Gewinn für eine solche Dampferlinie fürs Erste nicht zu erhoffen ist, so würde man das dafür verwendete Geld doch nicht als verloren betrachten dürfen.

Eine direkte Dampfschiffsverbindung würde neues Leben in den etwas langsamen Gang der hiesigen Geschäfte bringen, die alten Reste würden aufgeräumt werden, um neuen, schneller folgenden Waaren Platz zu machen, und die Aussicht auf baldigen Ersatz möchte dazu veranlassen, lieber mit 25 pCt. Gewinn fürlieb zu nehmen, als auf 100 pCt. zu warten. Auch würde neuen Produzenten in Deutschland die Gelegenheit geboten werden, hier mit gutem, preiswürdigen Deutschen Fabrikat als Konkurrenten aufzutreten. Bei der raschen Verbindung läßt sich auch der zeitweilige Bedarf und Geschmack viel mehr berücksichtigen, und es dürfte sich empfehlen, daß die hiesigen Deutschen Geschäftshäuser Personen, welche mit den Verhältnissen völlig vertraut sind, gelegentlich nach Hause schicken, um bei den Einkäufen zu rathen und zu helfen und vor allem den Fabrikanten von Manufakturwaaren die nöthigen Aufschlüsse und Anleitungen zu geben.

Einige Artikel, die der geringen Fracht wegen von den Britischen Kolonien, Australien und Neuseeland, und von San Francisco billiger hierher geliefert werden können, werden wohl stets von dort bezogen werden. Aber die Deutsche Industrie ist ganz gewiß im Stande, hier auf den Südseeinseln in Bezug auf alle von Europa bezogenen Waaren zu konkurriren. Es werden hier überwiegend billigere, also nicht allererste Qualitäten verlangt. Daß von Manufakturwaaren im letzten Jahre kaum 6 pCt. der in Apia eingeführten Deutschen Ursprungs waren, kann seinen Grund wohl nur darin haben, daß die Importeure aus Gewohnheit und Bequemlichkeit bei ihren früheren Lieferanten bleiben, und daß den Deutschen Fabrikanten nicht genügend bekannt ist, welche Spezialitäten ihrer Fabrikate hier den besten Absatz finden würden. Von Eisenwaaren gilt das Gleiche.

Die beiden Deutschen Firmen senden gut die Hälfte der von ihnen eingeführten Waaren von hier an ihre Agenturen nach Tonga und den übrigen Südseeinseln, so daß der hiesige Waarenverbrauch sich reichlich ein Drittel niedriger stellt, als die ursprüngliche Einfuhr.

Engländer und Amerikaner sind bei der Wiederausfuhr so gut wie gar nicht betheiligt und fast ebensowenig bei der Ausfuhr von Inselprodukten, wobei die Amerikaner gar nicht, die Engländer im vergangenen Jahre nur mit etwa 3 pCt. gegen etwa 15 pCt. im Jahre 1880 erscheinen. Die beiden Deutschen Firmen exportirten von Samoa gut 50 pCt. mehr an Werth als 1880. Dies ist jedoch hauptsächlich den in Folge verschiedener Umstände am Ende des Vorjahres außergewöhnlich angehäuften Koprabeständen zuzuschreiben. So betrug der Kopraexport 1881 etwa 5000 Tons, während die jährliche Produktion auf den Samoa-Inseln nur auf 3000 Tons anzunehmen sein dürfte.

Die kleinen selbstständigen Inseln in der Nähe von Samoa sind bei der Ausfuhrangabe in der obigen Zusammenstellung mit in die Rubrik „Samoa" aufgenommen.

Der Werth der im letzten Jahre von hier ausgeführten Baumwolle beläuft sich auf kaum die Hälfte desjenigen der Kopra.

Die Baumwolle wird fast ausschließlich auf den auf der Insel Upolu belegenen Plantagen der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft produzirt, sowie etwa $\frac{1}{10}$ der vorjährigen Kopraausfuhr.

In den obigen Uebersichten ist auch die Ausfuhr von Tonga, Fidschi und den übrigen Südsee-Inseln aufgeführt, die zusammen etwas mehr, als die von Samoa allein ausmacht und fast ausschließlich in Kopra besteht; alle übrigen Artikel sind nicht nennenswerth.

Der angegebene Werth ist überall nach den hier ortsüblichen Preisen berechnet.

Der Preis der Kopra stellt sich danach pro Ton von 2240 Pfd. Englisch (2032 Pfd. Zollgewicht) auf $10\frac{1}{2}$ Pfd. Sterl. Rechnet man dazu nach Angabe der Exporteure $3\frac{1}{2}$ Pfd. Sterl. für Fracht nach Europa und 2 Pfd. Sterl. für Assekuranz, Kommission, Gewichtsverlust unterwegs und vorher hier auf Lager nebst hiesigen Umladungskosten, so kostet das Ton Kopra, wenn sie in Europa ankommt, 16 Pfd. Sterl., und sie gilt dort jetzt nur 15 Pfd. Sterl. Die hiesigen Exporteure geben selbst zu, daß der Koprahandel im letzten Jahre ihnen nicht unerheblichen Verlust gebracht hat. Dieselben haben jetzt wiederum untereinander ein Abkommen getroffen, wonach sie den Eingeborenen nicht über einen festgesetzten Maximalpreis für Kopra zahlen wollen, bei dem sich der hiesige Preis auf höchstens 8 Pfd. Sterl. stellen und bei dem Preise von 15 Pfd. Sterl. in Europa noch $1\frac{1}{2}$ Pfd. Sterl. Verdienst pro Ton lassen würde. Hoffentlich wird dies Abkommen durchgeführt und werden die daran geknüpften Erwartungen erfüllt werden. Ein Rückschlag auf den Import dürfte leider unvermeidlich sein, da die Samoaner bei weit geringeren Einnahmen auch viel weniger Waaren kaufen werden.

Nach den von den Leitern und Aufsehern der einzelnen Plantagen eingezogenen Erkundigungen stellten sich bei den der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft gehörenden Plantagen auf der Insel Upolu Einnahmen und Ausgaben des vergangenen Jahres zusammen in runden Summen wie folgt:

Einnahme.

Kopra, 600 000 Pfund à $2\frac{1}{2}$ Cents pro Pfund ...	15 000	Dollars,
Sea Island-Baumwolle, ungereinigt, 750 000 Pfund à $5\frac{1}{4}$ Cents	39 375	„
Kidney-Baumwolle, ungereinigt, 950 000 Pfund à $2\frac{1}{2}$ Cents	23 750	„
Schlachtvieh 2c.	6 000	„
800 Acres neu kultivirt à 15 Dollars	1 200	„
Zusammen.....	96 125	Dollars.

Ausgabe.

Arbeiter 1600 zu 55 Dollars.....	88 000	Dollars,
Sonstige Unkosten, als Gehalte der Angestellten, Geräthschaften, Abschreibung für Gebäude und Zugvieh, Arzt, Apotheke ꝛc.....	12 000	„
Zusammen.....	100 000	Dollars.

Die Plantage Mulifanua weist wieder einen Ueberschuß von etwa 9000 Dollars auf; auf dem gleichaltrigen Vailele heben Einnahmen und Ausgaben sich gegenseitig ungefähr auf, und die jungen Plantagen Vaitele, Fatuosofia und Vaivase erforderten einen Zuschuß von gut 12 000 Dollars.

Das letzte Jahr war insofern ungünstig für den Plantagenbetrieb, als der größte Theil der zweiten Baumwollenernte in Folge des nassen Wetters nicht eingebracht werden konnte.

Ueber die Zukunft der Plantagen läßt sich kaum etwas mit Gewißheit sagen; dieselbe hängt zu sehr von den Arbeiterverhältnissen ab, welche ganz unsicher zu sein scheinen.

XII.]

Melbourne.

Wollbericht aus Australien.

Februar 1882.

Das Wollgeschäft im verflossenen Monat ist über dem gewöhnlichen Durchschnitt gewesen. Aus 10 247 in Auktion offerirten Ballen wurden 8517 Ballen verkauft. Unter Berücksichtigung, daß die Wollsaison so gut wie beendigt ist und daß in den verschiedenen Distrikten im Inlande noch bedeutende Schuren zurückgehalten sind, ist das offerirte Quantum als sehr bedeutend zu betrachten. Einige Posten guter ungewaschener Wolle waren lebhaft begehrt. Diese Wollen ausgenommen, war der Rest, da die besseren Schuren bereits früher in der Saison verkauft waren, im allgemeinen mittel oder geringe Qualität.

Obwohl für die nächsten sechs Wochen noch Auktionsverkäufe in unregelmäßigen Zwischenräumen stattfinden werden, ist die Saison doch so gut als beendet zu erachten und Angebote werden von nur geringer Bedeutung sein, obwohl noch einige große Schuren zu erwarten sind.

Das Geschäft der letzten 12 Monate zeigt, daß Melbournes Wichtigkeit als Wollmarkt stetig zunimmt, die Verkäufe in Melbourne und Geelong belaufen sich auf 157 974 Ballen, oder 35 702 Ballen mehr als im Vorjahre und diese Bedeutung Melbournes wird auch von den Wollzüchtern der Nachbarkolonien Neusüdwales, Südaustralien und Tasmanien dadurch anerkannt, daß sie bedeutende Quantitäten zum Verkauf nach hier dirigiren. Europäische Konsumenten zeigen ebenfalls durch ihre Einkäufe hier, daß sie die Vorzüge, die der direkte Einkauf hier ihnen bietet, erkennen. Die Ersparung der Londoner Unkosten, der Umstand, daß die Wolle direkt von hier an den Bestimmungsort dirigirt werden kann, die dadurch gewonnene Zeitersparniß sind Umstände, die auf die Dauer schwerlich von den Konsumenten unberücksichtigt bleiben werden und es steht zu erwarten, daß im Laufe der Zeit der größte Theil der in Australien gezüchteten Wolle auch hier, mit Umgehung des Londoner Zwischenhandels, verkauft werden wird.

Die Auktionsverkäufe dieser Saison begannen am 12. Oktober in Gegenwart zahlreicher Käufer, Englische, Französische, Belgische, Deutsche und Amerikanische Firmen waren vertreten, wie auch die hiesigen Wollhändler, Tuchfabriken und Wollwäschereien; es wurde lebhaft geboten und Preise wurden erzielt, die mit den in London auf den August-September-Auktionen bedungenen Preisen in günstigem Verhältnisse standen.

Am 26. Oktober fand eine andere Auktion statt, in der 16 675 Ballen angeboten wurden, hauptsächlich große Schuren ungewaschener Wolle aus dem Réverinadistrikt. Diese Schuren waren größtentheils von ausgezeichneter Qualität, leichter Beschaffenheit und besonders für Amerika und den Kontinent geeignet und holten 10 bis 12⅜ d pro Pfund für ungewaschene.

Bei einem Vergleiche der auf dieser Auktion erzielten Preise mit den am Beginne der vorjährigen Saison herrschenden finden wir, unter Berücksichtigung der leichten und zarten, durch die trockene Saison bedingten Beschaffenheit der offerirten Wolle, daß Preise etwa ½ bis 1 d pro Pfund oder etwa 7½ pCt. niedriger waren und auf dieser Basis wurden die Operationen bis gegen Ende November mit großer Lebhaftigkeit fortgesetzt, wenn, verursacht durch die ungünstigen Berichte über den Verlauf der November-Dezember-Kolonial-Wollauktionen in London, auch hier besonders für ungleiche Partien Merino und grobe Kreuzzüchtungswollen eine Preisermäßigung von ½ bis 1 d eintrat.

Die feineren Gattungen von Kreuzzüchtungswollen, wenn leicht, sind jedoch während der ganzen Saison für Amerika und den Kontinent lebhaft begehrt gewesen und sind für gute Partien bis zu 13⅛ d bezahlt worden. Gewaschene Vließwolle war gesucht, aber der Mangel an Wasser auf den Schafzüchtereien, wie auch die erwartete Nachfrage von Amerika, waren die Ursache, daß bedeutend geringere Quantitäten wie gewöhnlich an den Markt gelangten. Im Durchschnitt war die gewaschene Wolle unregelmäßig in Qualität, häufig schlecht für den Markt hergestellt, kurz die mangelhafte Kondition, in welcher in letzter Zeit ein großer Theil dieser Wollen an den Markt gebracht worden sind, haben dieselben für verschiedene Käufer ungeeignet gemacht. Preise für gute bis feine gewaschene Wolle rangirten von 21 bis 25 d pro Pfund, Scouredwolle fand gute Beachtung und erzielte volle Preise.

Außergewöhnliche Preise wurden hier für vorzügliche Tasmanische Wollen bewilligt; verschiedene Schuren holten von 12 bis 16¼ d pro Pfd. und in einem Falle 17 d pro Pfund.

Die Kondition der Schur im Allgemeinen kam der vorjährigen nicht gleich, da viele der bestrenommirten Wollen in Folge des trockenen Winters und Futtermangels nicht gehörig entwickelt und die Vließe durchschnittlich leichter als in letzter Saison waren, auch weniger Glanz zeigten und dadurch an Aussehen verloren. Kletten und Grassaamen zeigten sich häufiger, besonders in kleinen Schuren, bei denen nicht, wie es seitens der größeren Wollzüchter in der Regel geschieht, bei dem Zubereiten der Wolle für den Markt, mit der nöthigen Sorgfalt verfahren ist.

Die große Zahl vorzüglicher Schuren, die in dieser Saison an den Markt gebracht wurden, zeigen jedoch, daß die Qualität unserer Heerden sich stetig verbessert. Umfangreiche Verkäufe von Zuchtschafen werden jährlich in Melbourne abgehalten und der jährlichen Ausstellung dieser Schafe wird von den Wollzüchtern mit dem größten Interesse entgegengesehen. Die vierte Ausstellung im September war ein brillanter Erfolg und die Qualität der ausgestellten Thiere ist niemals in Australien übertroffen worden. Was die ausgestellten Merino-Schafe betrifft, so ist es kaum möglich, daß so prachtvolle Thiere in irgend einem anderen Lande gezüchtet werden können, da das trockene

Klima und die unübertroffenen Weiden dieses Kontinents ganz besonders günstig für die Entwickelung dieser Gattung sind.

Die Verladung von Wolle von Victoria vom 1. Oktober 1881 bis heute zeigt eine Abnahme von 7255 Ballen; der Total-Export beträgt 277 485 Ballen gegen 284 710 Ballen für die gleiche Periode im Vorjahre. Die Abladungen von den übrigen Kolonien sind: von Neusüdwales 161 433 Ballen, Südaustralien 117 561 Ballen, dies macht eine Total-Abnahme von 17 949 Ballen oder etwa 3 pCt. gegen die gleiche Periode im Vorjahre. Im Darling und anderen abgelegenen Distrikten ist jedoch noch eine bedeutende Quantität Wolle zurückgehalten, so daß ein genauer Vergleich noch nicht gemacht werden kann; man nimmt jedoch allgemein an, daß in Folge der Dürre der Total-Export dieser Saison den der vorigen nicht übertreffen wird. Selbst dort, wo dieselbe Zahl von Schafen geschoren worden ist, ist das Durchschnittsgewicht pro Vließ bedeutend unter dem gewöhnlichen Durchschnitt geblieben Der Ertrag von Tasmanien und Westaustralien kann das allgemeine Resultat nur wenig ändern und was Neuseeland anbetrifft, so wird auch von dort keine wesentliche Vergrößerung des Total-Ertrages erwartet.

Nach den letzten Berichten wurden nachstehende Verkäufe in den verschiedenen Kolonien effektuirt. In Victoria 157 974 Ballen, Neusüdwales etwa 75 000 Ballen, in Südaustralien etwa 40 000 Ballen, zusammen 272 974 Ballen oder 75 702 Ballen mehr als im Vorjahre. Daß ein so großer Theil der Schur, beinahe $\frac{1}{4}$ des ganzen Wollertrages in Australien und ungefähr einen Werth von über 5 000 000 Pfd. Sterl. repräsentirend, in den lokalen Märkten abgesetzt wird, ist ein günstiges Zeichen für das hiesige Wollgeschäft und wo wir jetzt direkte Dampfschiffsverbindung mit den hauptsächlichsten Europäischen Häfen haben, werden die Verkäufe hier ohne Zweifel mit jedem Jahre größere Proportionen annehmen.

Die Transaktionen mit fremdländischen Wollfabrikanten und Spekulanten gewinnen schnell an Ausdehnung, und die Ankäufe in dieser Saison für kontinentale Rechnung sind umfangreicher gewesen denn je. Die direkten Verladungen von Melbourne nach Antwerpen, Hamburg, Bordeaux und Havre betragen zusammen 17 753 Ballen und hierzu kommen noch die gewöhnlichen großen Verladungen für den Kontinent via London.

Diese Angaben zeigen, welche Richtung das Geschäft nimmt und es läßt sich erwarten, daß in nächster Saison, wenn die projektirten Dampfschiffslinien alle im Gange sind, die direkten Verladungen bedeutend größer sein werden.

Die Deckung des Amerikanischen Bedarfs ist wieder von Bedeutung für den hiesigen Markt gewesen und 8 207 Ballen der besten ungewaschenen Wolle sind für die Vereinigten Staaten aufgekauft worden; von diesen wurden 4045 Ballen direkt per Segler nach Boston verladen und 1567 Ballen per Dampfer via San Francisco, während der Rest via London befördert wurde. Von Sydney wurden 3055 Ballen verladen, so daß zusammen 11 262 Ballen gegen 4131 Ballen in letzter Saison nach Amerika expedirt wurden. Fast das ganze Quantum wurde direkt für die Fabriken aufgekauft.

Leider ist das Wetter für pastorale Zwecke andauernd ungünstig; wenn es auch im Laufe des Monats strichweise geregnet hat, so werden die Folgen der Dürre in dieser und den Nachbarkolonien doch noch sehr gefühlt und Futter sowie Wasser wird auf vielen der abgelegenen Schafzüchtereien sehr knapp.

In den letzten Tagen fiel jedoch reichlicher Regen in den nördlichen Distrikten von Neusüdwales und da aus diesen Distrikten der Darling-Fluß seine Zuflüsse erhält, läßt sich annehmen, daß der Darling in der Kürze für Dampfschiffe fahrbar wird und dann die im Darling-Distrikte zurückgehaltene auf etwa 15 000 Ballen abgeschätzte Wolle an den hiesigen Markt kommen wird.

Frachten nach London pro Segelschiff sind $\frac{1}{2}$ d pro Pfund für ungewaschene und $\frac{5}{8}$ d für gewaschene Wolle und pro Dampfer via Suez $\frac{5}{8}$ d für ungewaschene und $\frac{3}{4}$ d pro Pfund für gewaschene.

Preis-Liste.

Ungewaschene, gering	6	bis	8	d	pro Pfd.
„ gewöhnlich bis mittel.	8	„	10	„	„ „
„ gut bis fein	10	„	1/2	„	„ „
Vließ, gewaschen, gering	11	„	1/1	„	„ „
„ gewöhnlich bis mittel	1/2	„	1/4	„	„ „
„ mittel bis gut	1/4	„	1/9	„	„ „
„ fein	1/9	„	2	„	„ „
Scoured, gering	1	„	1/2	„	„ „
„ gewöhnlich	1/4	„	1/6	„	„ „
„ mittel bis gut	1/6	„	1/9	„	„ „
„ fein	1/9	„	2	„	„ „

VI.]

Genf.

Die Verhältnisse des Handels und der Industrie im Jahre 1881 bis 1882.[1])

Im vorigen Bericht vom Frühjahr 1881 wurde bereits auf die merkliche Besserung hingewiesen, welche sich in den Hauptindustriezweigen der Romanischen Schweiz, der Fabrikation von Uhren, Juwelen, Goldwaaren und Musikdosen fühlbar machte. Im vergangenen Jahre ist der Wiederaufschwung dieser einst so blühenden und lohnenden, aber während der langen Geschäftskrisis schwer darniederliegenden Industrie noch allgemeiner geworden; alle Hände waren beschäftigt, und es zeigte sich sogar schon ein Mangel an Arbeitern, da viele derselben während der Nothzeit ausgewandert sind.

Damit soll indeß keineswegs gesagt sein, daß der alte sprichwörtliche Wohlstand der Industrie zurückgekehrt sei. Die ausländische Konkurrenz hat die Preise so sehr herabgedrückt und die eingegangenen Bestellungen betrafen zumeist so geringe Waaren, daß der Gewinn der Fabrikanten ein sehr kleiner bleibt, und auch der Arbeiter weit weniger verdient, als sonst. In Genf selbst, wo meist nur feinere Uhren gemacht werden, sind die Preisverhältnisse etwas günstiger geblieben, auch für die Juweliere und Goldarbeiter; und die vollauf beschäftigte Musikdosenfabrikation, besonders in St. Croix, erinnert wieder an die Jahre 1867 bis 1873.

Leider hat der verschwindend kleine Gewinn die Fabrikanten der geringeren und geringsten Uhrensorten zu einer Massenerzeugung geführt, wie sie früher kaum für möglich gehalten wurde, und es ist nicht schwer, vorauszusehen, daß diese Ueberproduktion früher oder später zu einer neuen Krisis führen wird, schlimmer vielleicht, als die erst kürzlich überwundene.

Betreffs der Uhrenfabrikation sei hier als nicht unwichtig für die Deutschen Käufer solcher Produkte noch erwähnt, daß vom ersten April dieses Jahres an das neue eidgenössische Gesetz über die

[1]) Wegen des Jahres 1880 s. Hand. Arch. 1881 I. S. 670.

Kontrole des Feingehalts der Edelmetalle in Kraft treten wird. Danach ist der eidgenössische Stempel obligatorisch für Gold von 18 und 14 Karat, für Silber von $^{875}/_{1000}$ und $^{800}/_{1000}$ Feingehalt. Bei Uhrgehäusen, die diesen Stempel nicht tragen, ist Vorsicht rathsam, da deren Feingehalt wahrscheinlich geringer ist, wenn auch nicht unerwähnt bleiben darf, daß bei früher gefertigten Uhren die Marken 18 und 14 Karat, neben dem Stempel guter Häuser, als genügende Garantie fürerst noch gelten können. Bezüglich der ein- und ausgeführten Waaren, besonders Deutschland gegenüber, gelten unsere früheren Bemerkungen: Zahlen können wir nicht beifügen, da die Ein- und Ausfuhr der Kantone nicht kontrolirt wird und das Gesammtresultat für die Schweiz aus den eidgenössischen statistischen Tabellen zu ersehen ist.

Ein gutes Feld ist hier noch für die Deutschen Bierbrauereien, deren Absatz sich jährlich ungemein vermehrt. Es würde dies noch mehr der Fall sein, wenn es gelänge, die Bayerischen und Süddeutschen Lagerbiere in der leichteren Qualität, wie sie in Deutschland selbst üblich ist, hierher bringen zu können. Bisher kommt fast ausschließlich das schwerere Exportbier nach der Westschweiz, vielleicht weil das leichtere Getränk die Reise nicht erträgt, obgleich man bei den gegenwärtigen Transportmitteln das Gegentheil voraussetzen sollte.

Im Zunehmen ist auch die Einfuhr von Spiritus, der hier und in Frankreich zur Weinfabrikation benutzt wird. Fabrizirten Weinen wird Alkohol zugesetzt, bis sie 14 bis 15 Grad haben, und sie gehen so nach Frankreich (nur die Weine, welche mehr als 15 Grad haben, zahlen dort die erhöhte Steuer), wo sie verdünnt werden und so in den Handel kommen. Es soll auf diese Weise ein ziemlich lukratives Geschäft gemacht werden.

Die Weinfabrikation wird hier sehr eifrig betrieben; es bestehen im Kanton Genf bereits neun, allerdings kleine Fabriken, und deren Zahl scheint sich noch vergrößern zu wollen, obgleich von Seite der Naturweinproduzenten auf deren Unterdrückung oder Beschränkung lebhaft hingearbeitet wird. Der aus getrockneten Weinbeeren von hiesigen Fabrikanten gemachte Wein — nur wird wahrscheinlich der wenigste aus getrockneten Weinbeeren gemacht — läßt sich nach dem Urtheile Sachverständiger von dem Naturwein nicht unterscheiden und soll auch nicht schädlich sein. Da vielleicht auch Deutschland von diesen Produkten heimgesucht wird, so machen wir darauf aufmerksam, daß die aus der Westschweiz etwa kommenden Weine mit großer Vorsicht zu betrachten sind, da die hiesigen Naturweine, die sich mit den geringeren Deutschen Produkten messen könnten, viel zu theuer sind, um in Deutschland eingeführt zu werden. Sollte Masseneinfuhr dahin stattfinden, so liegt die Vermuthung nahe, daß es künstlich erzeugte Weine sind. Obgleich die letzte Weinernte ziemlich reichlich und in Qualität sehr gut ausgefallen ist, sind die Preise doch sehr hoch geblieben. Der Bauer hält seine Weine zurück, und der Händler wagt nicht, zu kaufen, bevor er wenigstens einigermaßen auf den Ertrag der nächsten Ernte Schlüsse ziehen kann.

Zunehmend ist auch die Importation von Klavieren, Flügeln und Orgeln Deutscher Fabrikation. Von verständigen Geschäftsleuten dieses Zweiges wird uns gesagt, daß ein größeres Resultat erzielt werden würde, wenn bewährte Fabrikanten sich herbei lassen wollten, einige Instrumente in Konsignation zu geben, wie es Französische Häuser thun. Die zahlreichen Vorzüge der Deutschen Instrumente würden dann von den Händlern mehr hervorgehoben werden, während diese jetzt die Französischen in erster Linie empfehlen. Dies führt uns zurück auf unsern früheren Vorschlag, in dem wegen seines Fremdenbesuches so geeigneten Genf — und vielleicht auch in anderen geeigneten Städten des Auslandes — Deutsche Industriemuseen zu errichten, die zugleich Verkaufsorte sein müßten, um ihre Kosten zu ertragen. Es würde dies für verschiedene Industriezweige bei Weitem günstiger sein, als die sehr kostspielige Beschickung ferner Weltausstellungen.

Auf die Gefahr hin, uns zu wiederholen, erinnern wir auch jetzt wieder daran, wie unvorsichtig es ist, Bestellungen hierher auszuführen, ohne die betreffenden Häuser genau zu kennen. Trotz unserer früheren Warnung vergeht fast keine Woche, wo nicht Anfragen über hiesige Firmen eingehen (die leider zu spät kommen), oder protestirte Wechsel mit der Bitte um Intervention des Konsulats ankommen, oder der Name eines guten Advokaten erbeten wird, wo auch der beste nichts mehr erreichen kann. Erst in letzter Zeit warnten die hiesigen Journale wieder vor gewissen Industrierittern, die sich allerhand Waaren schicken ließen, aber nicht mehr aufzufinden waren, wenn die Tratten ankamen. Wir haben schon früher einmal darauf hingewiesen, wie die aus den heterogensten Elementen zusammengesetzte flottante Bevölkerung und die Nähe der Französischen und Italienischen Grenzen dieses Treiben ungemein erleichtert, gar nicht davon zu sprechen, daß die lange Geschäftskrisis und der neueste Börsenkrach auch bessere Häuser sehr erschüttert haben. Man schätzt den Verlust des hiesigen Platzes durch die Börsenkrisis auf 27 bis 30 Millionen Franken, was eher unter der Wahrheit als darüber sein dürfte. Trotz alledem ist Genf ein sehr solider Geschäftsplatz; unsere Warnung bezieht sich eben nur auf die flottante Bevölkerung und gewisse Industrieritter, die unter dem Schutze der Verhältnisse und der sehr milden Gesetze den guten Ruf der Stadt ausbeuten und mißbrauchen.

Da weiter oben der Börsenkrisis gedacht worden ist, so sei hier zur Warnung für Deutsche Bankhäuser beiläufig noch erwähnt, daß Börsendifferenzen wohl im Kanton Genf, nicht aber im Waadtland eingeklagt werden können, wo sie als Spielschulden behandelt werden. Hiesige Agenten sollen kürzlich sehr bedeutende Summen verloren haben, einfach, weil ihre Waadtländer Klienten Zahlung verweigerten, obgleich dieselben bei der vorangegangenen Hausse große Summen eingeheimst hatten. Bei einer früheren Gelegenheit wurde auch ein Deutsches Bankhaus das Opfer seines Vertrauens in einen Waadtländer Spekulanten.

Vorstehenden Bemerkungen über die geschäftlichen Verhältnisse fügen wir noch Einiges über die Deutsche Bevölkerung des Konsulatsbezirkes Genf zu, die sich, wie die letzte Volkszählung vom Dezember 1880 ergiebt, in den Jahren 1870 bis 1880 nicht unbeträchtlich vermehrt hat. Es befanden sich demnach Ende 1880 in diesem Bezirke 11 976 Deutsche. Selbst wenn man von dieser Zahl die Elsässer und Lothringer, welche 1870 noch als Franzosen zählten, in Abzug bringt, so bleiben immer noch 10 946, die Zunahme beträgt also 948. Eigenthümlich ist es, daß sich in der Romanischen Schweiz das Süddeutsche Element vermindert, das Norddeutsche dagegen ansehnlich vermehrt hat.

Die Deutschen Kolonien in der Westschweiz haben wenig größere Handelshäuser aufzuweisen, dagegen sehr viele wohlhabende Kaufleute und Handwerker aller Professionen, die zum großen Theil schon lange Jahre hier etablirt sind. Die wechselnde Deutsche Bevölkerung besteht aus Arbeitern aller Gewerke — mit Ausnahme jedoch der Maurer, Zimmerleute, Tüncher und Glaser, die zumeist Savoyarden und Italiener sind — und weiblichen Dienstboten, letztere vorwiegend aus Süddeutschland. Der Deutsche Arbeiter verdient hier von 3 bis 5 Franken pro Tag und wird im Allgemeinen sehr geschätzt, weil er

sein Geschäft besser versteht, als seine Genossen aus dem Lande. In den letzten Jahren hört man indeß häufig Klagen darüber, daß gerade die Deutschen Arbeiter unter dem Einflusse der sozialdemokratischen Minirarbeit übergroße Ansprüche machen und weniger leisten als früher. Intelligente und fleißige Leute, die sich an ihr Geschäft halten und den zeitraubenden und kostspieligen politischsozialen Gemeinschaften fern bleiben, gründen sich hier oft ein gutes Auskommen. Hierzu ist jedoch zu bemerken, daß sehr viele der in großer Zahl zureisenden Arbeiter keine Beschäftigung finden und von den Hilfsvereinen unterstützt werden müssen, um weiter zu kommen.

I.] # Hongkong.

Jahresbericht für 1881.

Die Beurtheilung der Handelsbewegung und eine eingehende Schilderung des kommerziellen Verkehrs dieser Kolonie unterliegt bei dem Mangel jeder amtlichen Statistik ganz besonderen Schwierigkeiten. Das überhaupt erreichbare Zahlenmaterial ist gegeben 1) in dem jährlichen Schifffahrtsbericht des Hafenmeisters, der jedoch in vieler Beziehung unzulänglich und mangelhaft ist — beispielsweise sind in seinen Listen Dampfschiffe und Segelschiffe nicht unterschieden —, 2) den von der Handelskammer jede 14 Tage herausgegebenen Marktberichten, 3) in der Tagespresse. Privatinformationen werden von den Kaufleuten begreiflicherweise überhaupt ungern ertheilt und setzen längere Bekanntschaft voraus. Die nachstehenden Notizen können daher nur unvollständig sein.

I. Schifffahrt.

Die Gesammtzahl der im Jahre 1880 in Hongkong einklarirten Handelsfahrzeuge betrug 26 801 mit einem Raumgehalt von 4 185 845 Britischen Register-Tonnen; ausklarirt wurden 26 418 Schiffe von 4 175 149 Tonnen Gehalt. Diese enormen Zahlen schließen indessen bei den einklarirten 23 921, bei den ausklarirten 23 524 Chinesische Dschunken und Boote mit 1 650 258 bezw. 1 630 868 Tonnen mit ein, so daß nach Aussonderung derselben Schiffe Europäischer Bauart

2880 mit 2 535 509 Tonnen einliefen,
2894 „ 2 543 281 „ ausliefen.

Die entsprechenden Zahlen waren im Vorjahre 2729 Schiffe mit 2 570 645, 2774 Schiffe mit 2 493 694 Tonnen. Die Gesammtzahl des Tonnengehalts zeigt somit bei dem Eingang einen Zuwachs von 64 942 Tonnen im Vergleich zu 1879, während sie hinter der von 1878 noch um 55 585 Tonnen zurückgeblieben ist.

Tabelle I sondert die Schiffe Europäischer Bauart nach der Nationalität und Gattung. Obenan steht die Britische Flagge mit 74 1/10 pCt. des Raumgehalts, danach folgt Frankreich mit 6½, Deutschland mit 5 8/10, China und die Vereinigten Staaten je mit 5, Japan mit 1 pCt., während die übrigen Staaten je nur Bruchtheile eines Prozents repräsentiren.

Die Sonderung von Dampf- und Segelschifffahrt ergiebt 91 3/10 pCt. einklarirten Raumgehalts für die erstere, 8 7/10 pCt. für die letztere; gegen 1879 einen Zuwachs von 111 220 Tonnen für Dampfschiffe, eine Abnahme von 46 278 Tonnen für Segelschiffe. Dies Verhältniß entspricht im Allgemeinen der fortschreitenden Entwickelung der Dampfschifffahrt auf Kosten der Segelschiffe. Der Tonnengehalt der Segelschiffe, welcher 1872 noch fast 700 000 Tonnen betrug, ist mit geringen Schwankungen stetig gesunken und zwar 1880 bis auf etwa 220 000 Tonnen.

Die Sonderung der Schiffe nach den Herkunfts- und Bestimmungshäfen sowie nach der Ladung — ob Waaren oder Ballast — läßt sich nach den vorhandenen Quellen nur für die Schiffe überhaupt, nicht für Dampfschiffe und Segelschiffe getrennt, anstellen. Nach Tabelle II und III vollzog sich etwa ¾ des Gesammtverkehrs mit den Häfen der Chinesischen Küste.

A. Dampfschiffe.

Die Antheile der einzelnen Nationalitäten am Raumgehalt stellen sich wie folgt:

Großbritannien	78 7/10 pCt.
Frankreich	6 6/10 „
China	5 1/10 „
Deutsches Reich	3 9/10 „
Vereinigte Staaten von Amerika	2 3/10 „
Japan	1 1/10 „
die übrigen Staaten je Bruchtheile eines Prozents	2 „

Hier ist die in der Gesammtschifffahrt konstatirte Reihenfolge etwas modifizirt; Frankreich und China, die fast ausschließlich mit Dampfschiffen an dem Frachtverkehr betheiligt sind, überflügeln die Deutsche Flagge, die in der Gesammtschifffahrt nach Zahl der Schiffe die zweite, nach dem Raumgehalt die dritte Stelle einnimmt. Betreffs Frankreichs kommt vor Allem auch der beträchtliche Antheil, den, wie unten näher nachgewiesen, die regelmäßige Dampferlinie der Messageries Maritimes für sich in Anspruch nimmt, in Betracht.

Die einzelnen Dampfschiffe lassen sich in folgende 4 Kategorien vertheilen.

1) Die regelmäßigen, zum Theil staatlich subventionirten Postdampferlinien. Unter diesen steht oben an die Französische Compagnie der Messageries Maritimes, von welcher regelmäßig alle 14 Tage ein Dampfschiff von Europa anlangt und dahin abgeht; hierzu kommen dann kleinere Dampfschiffe, welche den Postdienst auf der Seitenlinie von Hongkong nach Japan versehen. Im Ganzen stellte die Gesellschaft 1880 14 verschiedene Dampfschiffe, welche zusammen 85 Male einklarirten und deren Gesammttonnengehalt 155 138 Tonnen betrug.

Die zweite Postdampferlinie von und nach Europa ist die Britische Peninsular and Oriental S. N. Co., von welcher 23 verschiedene Dampfschiffe 75 Mal mit einem Gesammtraumgehalt von 114 042 Tonnen einliefen.

Eine weitere regelmäßige Postlinie ist die von Hongkong nach San Francisco; dieser Postdienst wird von der Amerikanischen Pacific Mail S. S. Co. und der Englischen Oriental und Occidental S. N. Co. in der Weise abwechselnd versehen, daß alle 14 Tage je ein Dampfschiff von Hongkong bezw. San Francisco abfährt. Die erstere Gesellschaft war bis 1880, und soviel hier zu ermitteln, auch noch 1880 staatlich subventionirt; sie stellte 2 Dampfschiffe von je 5075 Tonnen, welche zusammen 9 Mal in Hongkong mit einem Gesammtraumgehalt von 45 675 Tonnen einliefen. Von der O. und O. Co. wurden 3 Dampfschiffe mit zusammen 13 Fahrten und einem Raumgehalt von 22 288 Tonnen verwendet.

Subventionirt ist ferner die Oesterreichische Lloyd-Gesellschaft, von welcher 1880 zuerst nur 2 Dampfschiffe mit 3179 Tonnen Raumgehalt anlangten, welche aber regelmäßige Fahrten nach China in Zukunft beabsichtigt, dem Vernehmen nach ist die staatliche Subvention zu diesem Zwecke wesentlich erhöht worden.

Ferner ist noch die Japanische Mitsubishi Gesellschaft zu erwähnen, welche ebenfalls staatlich subventionirt ist und den regelmäßigen Verkehr zwischen Hongkong und den Japanischen Häfen vermittelt. Von derselben klarirten 1880 4 verschiedene Dampfschiffe mit zusammen 27 Fahrten und 25 635 Tonnen Gehalt ein.

Schließlich ist auch die China Merchants Steam Navigation Company, welche wegen der ihr seitens der Chinesischen Regierung theils durch Kapitalsvorschüsse theils durch Zollerleichterungen gewährten Unterstützung gleichfalls zu den staatlich subventionirten Linien zu rechnen ist, hierher zu ziehen, obwohl von einer regelmäßigen Linie bei ihr nicht gesprochen werden kann. Ihre Dampfschiffe berührten Hongkong vielmehr auf der Küstenfahrt zwischen den verschiedenen Chinesischen Häfen, und zwar betrug ihre Zahl 1880 16 mit 154 Fahrten und einem Raumgehalt von zusammen 125 878 Tonnen.

Im Ganzen waren somit staatlich subventionirte Linien 1880 durch folgende Dampfer vertreten:

P. und O. S. N. Co.	23	Dampfschiffe	75	Fahrten	114 042	Tonnen,
Mess. Marit.	14	„	85	„	155 138	„
Pacif. Mail S. S. Co.	2	„	9	„	45 675	„
Oesterr. Lloyd Ges.	2	„	2	„	3 179	„
Mitsubishi Co.	4	„	27	„	25 635	„
China Merch. S. N. Co.	16	„	154	„	125 878	„
Zusammen..	61	Dampfschiffe	352	Fahrten	469 547	Tonnen.

An der gesammten Dampfschifffahrt waren daher subventionirte Linien betheiligt mit 26¾ pCt. der Zahl der zur Verwendung gekommenen verschiedenen Dampfschiffe, mit 14¼ pCt. der Gesammtzahl der Einklarirungen und mit 20¼ pCt. des einklarirten Raumgehalts.

2) Nicht subventionirte ständige Linien nach überseeischen Häfen ohne regelmäßige Abfahrtstermine. Von diesen ist die bedeutendste die Englische „Holls Line" von London nach Hongkong und Schanghai, von welcher 1880 23 Dampfschiffe Hongkong 87 mal anliefen und einen Gesammtraumgehalt von 128 166 Tonnen repräsentirten. Die wichtigeren anderen Linien sind:

die Englische „Glen Line"	11	Dampfschiffe	39	Fahrten	60 238	Tonnen,
„ „ „Castle Line"	6	„	15	„	21 473	„
„ „ „Shire Line"	6	„	14	„	17 402	„
die Deutsche Dampfschiffs-Rhederei Hamburg....	8	„	42	„ etwa	40 000	„

Auch diese Linien vermittelten im Allgemeinen den direkten Verkehr mit Europa; da sie jedoch nicht durch staatliche Kontrakte an regelmäßige Abfahrtszeiten und bestimmte Routen gebunden sind, so betheiligen sie sich je nach Lage des Frachtenmarktes auch gelegentlich an der Kabotage in den Ostasiatischen Gewässern. Besonders häufig geschah dies von den Dampfschiffen der Deutschen Gesellschaft. Für die Entwicklung eines direkten Handels mit dem Heimathslande ist dies ein großes Hemmniß, da für einen solchen striktes Festhalten an regelmäßigen Abfahrts- und Ankunftsterminen Lebensfrage ist. Da das Einhalten solcher Termine aber naturgemäß oft mit pekuniären Opfern verknüpft ist, so ist die Einführung einer regelmäßigen Linie nur mit Staatshülfe zu erwarten.

Einen direkten Verkehr mit Calcutta unterhielten 2 Englische Linien, eine von 3 verschiedenen Dampfschiffen mit 13 Einklarirungen und 20 144 Tonnen, die andere mit 2 Dampfschiffen, 14 Fahrten und 29 106 Tonnen. Eine weitere direkte Verbindung wurde mit Australien und zwar durch 9 Englische Dampfschiffe, welche auf 40 Fahrten einen Raumgehalt von 52 260 Tonnen ausmachten, unterhalten.

3) Küstendampfschiffe und sporadisch einlaufende Dampfschiffe. Diese Kategorie ist von der vorigen aus dem Grunde nicht scharf zu trennen, da einmal wie angeführt zu sonst regelmäßigen Linien gehörige Schiffe eine Zeit lang an der Küste bleiben und dann regelmäßige Küstenfahrer gelegentlich Frachten nach Europa oder anderen überseeischen Ländern übernehmen. Hierher sind zu rechnen alle die kleineren Dampfschiffe, welche regelmäßig zwischen den Chinesischen, Japanischen und Annamitischen Häfen, Manila, Bangkok, Saigon einerseits und Hongkong andererseits fahren. Hierzu kommen eine große Zahl Dampfschiffe, welche, von überseeischen Plätzen einlaufend, eine Zeit lang an der Küste verkehren und dann wieder je nach dem Stand des Frachtenmarktes, nach Europa oder anderen Ländern laden. Genauere Daten hierfür zu geben, ist bei der Natur des vorhandenen statistischen Materials unmöglich.

Insbesondere sind hervorzuheben die 4 Dampfschiffe, welche die regelmäßige Verbindung zwischen Kanton, Hongkong und Schanghai unterhalten und welche theilweise Deutsches Kapital repräsentiren, aber da sie zugleich Englische Eigenthumsantheile haben, unter Englischer Flagge fahren. Sie sind durch eine Deutsche Firma vertreten und werden insgemein als „Siemssensche Linie" aufgeführt. Sie liefen 1880 Hongkong zusammen 156 mal an und repräsentirten einen Gesammttonnengehalt von 122 820 Tonnen.

4) Flußdampfschiffe, d. h. die Dampfschiffe, welche die Verbindung mit Canton und Makao unterhalten. Nach Canton lief sechsmal wöchentlich ein Dampfschiff Morgens und eben so oft kam eins von Canton an; außerdem lief dreimal wöchentlich ein Nachtdampfschiff an, sämmtlich Englischer Flagge. Nach Makao war sechsmal wöchentlich durch ein, außerdem dreimal wöchentlich durch ein anderes und unregelmäßig noch durch ein weiteres Dampfschiff Verbindung. Im Ganzen waren 6 verschiedene Englische Dampfschiffe an dem Frachtverkehr des Perlflusses betheiligt, welche auf etwa 1200 Fahrten einen Gesammttonnengehalt von über 1 Million ausmachten, also nahezu die Hälfte der Dampfschifftonnage überhaupt. Auf den überseeischen Frachtverkehr Hongkongs hat diese Entwicklung des Flußtrafik insofern einen bedeutenden Einfluß, als die für den Export bestimmten Produkte Südchinas nicht mehr wie früher in Canton oder Whampoa zur Verladung kommen, sondern, zum allergrößten Theil wenigstens, durch jene Flußdampfschiffe nach Hongkong gelegt werden und erst hier auf die nach Hause versegelnden Schiffe kommen. Hat diese neuere Entwicklung dem Schiffsverkehr von Canton und ganz speziell dem von Whampoa Eintrag gethan, so ist sie dafür Hongkong in hohem Maße zu gute gekommen.

Die oben angegebenen 2465 Einklarirungen von Dampfschiffen geschahen von überhaupt 228 verschiedenen Dampfschiffen. Hiervon stellte die Britische Flagge 146, die Deutsche 18, die Französische und Chinesische je 15, die Spanische 13, die Amerikanische 5, die Japanische und Dänische je 4, die Niederländische 3, die Oesterreichische und Russische je 2, die Norwegische und Belgische je 1 Dampfschiff.

B. Segelschiffe.

Die an der Segelschifffahrt hervorragend betheiligten Flaggen waren die Deutsche, Amerikanische und Britische. Erstere nahm nach

der Zahl der Schiffe, die Amerikanische nach dem Raumgehalt die erste Stelle ein. Nach der Tonnenzahl stellen sich die Antheile der verschiedenen Nationalitäten wie folgt:

Vereinigte Staaten	$33^{1}/_{10}$	pCt.,
Großbritannien	$26^{2}/_{10}$	„
Deutschland	$25^{8}/_{10}$	„
Siam	$6^{7}/_{10}$	„
Frankreich	$4^{6}/_{10}$	„
Schweden und Norwegen	$1^{1}/_{10}$	„
China, Japan, Spanien, Holland, Dänemark, Bolivia, Honduras und Portugal je Bruchtheile eines Prozents	$2^{5}/_{10}$	„

Die Amerikanischen Segelschiffe sind meist sehr große, durchschnittlich von 900 bis 1000 Tonnen, welche namentlich den Frachtverkehr mit den Vereinigten Staaten vermitteln. Für die übrigen kommen hauptsächlich vier Arten der Verfrachtung in Betracht, welche noch immer bis zu gewissem Grade lohnend sind. Erstlich der Transport von Steinkohle aus Englischen Häfen (namentlich Cardiff) hierher; zweitens der Transport von Europäischen und Südchinesischen Gütern nach den nördlichen Häfen Chinas und Rückfracht mit Bohnen und Bohnenkuchen nach Südchina. Gerade in dieser Branche wird allerdings die Dampfschiffskonkurrenz von Jahr zu Jahr gefährlicher. Drittens Reistransport von Siam und Cochinchina nach China, besonders durch Siamesische Segelschiffe, welche vorwiegend von Deutschen Schiffern geführt werden, und viertens Transport Chinesischer Exporte nach Europa.

Was nun speziell den Deutschen Antheil an der Schifffahrt anbelangt, so ist zu bemerken, daß für die folgenden Notizen das Schiffsregister des diesseitigen Konsulats zu Grunde gelegt ist, welches eine erheblich niedrigere Zahl aufweist als die Tabelle des Hafenmeisters. Die Differenz erklärt sich aus dem Umstande, daß eine Anzahl Dampfschiffe, welche Hongkong in transitu nach Canton oder vice versa berührten, ohne zu laden oder zu löschen, zur Meldung im Konsulat nicht verpflichtet waren. Das Register führt 77 Dampfschiffe auf aus folgenden Heimathshäfen:

Hamburg	14	Dampfschiffe	58	Fahrten,
Flensburg	3	„	11	„
Heiligenhafen	1	„	8	„

Die Dampfschiffe kamen an:

von Hamburg	mit Ladung	5
„ Newcastle	„ Kohlen	1
„ Cardiff	„ „	1
„ Singapore	„ Ladung	4
„ den Südsee-Inseln	in Ballast	3
„ Bangkok	mit Reis	1
„ Saigon	„ „	21
„ Haifong	„ Ladung	2
„ Chinesischen Häfen	mit Ladung	27
„ „ „	in Ballast	11
„ Nagasaki	mit Kohlen	1

Dieselben klarirten aus:

nach London	mit Ladung	4
„ Singapore	„ „	2
„ den Südsee-Inseln	„ „	3
„ Port Darwin	„ „	1
„ Saigon	„ „	10
„ „	in Ballast	8
nach Manila	in Ballast	1
„ Haifong	mit Ladung	1
„ Chinesischen Häfen	„ „	29
„ „ „	in Ballast	16
„ Wladiwostock	mit Ladung	2

Die 132 Einklarirungen von Segelschiffen geschahen von 64 verschiedenen Fahrzeugen aus folgenden Heimathshäfen:

Hamburg	25	Schiffe	einklarirt 50	Mal,
Bremen	15	„	„ 22	„
Apenrade	7	„	„ 17	„
Sonderburg	4	„	„ 9	„
Altona	3	„	„ 10	„
Flensburg	3	„	„ 3	„
Stralsund	2	„	„ 5	„
Blankenese	2	„	„ 5	„
Elsfleth	2	„	„ 2	„
Emden	1	„	„ 3	„
Königsberg	1	„	„ 2	„
Kiel	1	„	„ 1	„
Barth	1	„	„ 1	„
Bremerhafen	1	„	„ 1	„

Die Schiffe kamen an:

von Hamburg	mit Ladung	12
„ London	„ „	1
„ Antwerpen	„ „	1
„ Cardiff	„ Steinkohle	12
„ Newcastle	„ „	2
„ Newport	„ „	2
„ Chinesischen Häfen	mit Ladung	75 (darunter 46 von Niutschuang und Tschifu mit Bohnen),
„ Chinesischen Häfen	mit Ballast	3
„ Haifong (Annam)	mit Ladung	1
„ Quinhon „	„ „	1
„ Turon „	„ „	2
„ Saigon	mit Reis	1
„ Bangkok	„ „	3
„ „	„ Holz	1
„ Singapore	„ „	2
„ Manila	„ „	3
„ Sulu	„ Ladung	1
„ Labuan	„ „	1
„ Quangai	„ „	2
„ Yap	in Ballast	1
„ Honolulu	„ „	1
„ den Südsee-Inseln	„ „	1
„ Nagasaki	mit Steinkohle	1

Zwei Schiffe kehrten nach geschehener Ausklarirung wieder zurück.

Dieselben Schiffe klarirten

nach Havre	mit Ladung	4
„ London	„ „	4
„ New-York	„ „	2
„ Valparaiso	„ „	1
„ Portland	„ „	1
„ den Fidschi-Inseln	in Ballast	1
„ „ Fanning-Inseln	„ „	2

nach Yaluit	mit Ladung	2
„ Sulu	in Ballast	1
„ Macassar	mit Ladung	1
„ Rajang	in Ballast	1
„ Cebu	„ „	3
„ Ilo Ilo	„ „	1
„ Guam	„ „	1
„ Manila	„ „	9
„ „	mit Ladung	1
„ Singapore	„ „	1
„ Bangkok	„ „	4
„ „	in Ballast	1
„ Saigon	mit Ladung	1
„ „	in Ballast	2
„ Annam	mit Ladung	7
„ „	in Ballast	2
„ Chinesischen Häfen (darunter 18 mit Stückgütern nach Tientsin, Chefoo, Niutschuang)	mit Ladung	25
„ Chinesischen Häfen	in Ballast	42
„ Nagasaki	mit Ladung	1
„ dem Amur	„ „	1

Der Antheil der Deutschen Flagge an der Gesammt-Schifffahrt ist gegen 1879 um eine Kleinigkeit gestiegen, nämlich von 5½ pCt. auf 5⁸/₁₀ pCt. Die Tonnage überstieg die von 1879 um 11 627 Tonnen, während die Zahl der einklarirten Schiffe, 246, etwas kleiner war als die von 1879, 251. Dagegen ist ein bedeutender Rückgang gegen 1878 zu konstatiren, wo die Deutsche Flagge durch 367 Schiffe von 209 204 Tonnen Gehalt mit 8¹/₁₀ pCt. an der Gesammt-Schifffahrt betheiligt war.

Im Großen und Ganzen war die Lage des Frachtenmarktes keine ganz ungünstige, doch zählte 1880 auch nicht zu den guten Jahren.

II. Handel.

Für den Handel Hongkongs und seine einzelnen Zweige auch nur annähernde Werthe festzustellen, ist bei dem Mangel jeglicher offizieller Handelsstatistik fast unmöglich. Die einzigen Zahlenangaben sind in den Marktberichten der hiesigen Handelskammer gegeben, welche unter dem Titel Fortnightly Price Current and Market Report alle zwei Wochen gedruckt erscheinen. Dieselben sind aber weit entfernt davon, genaue und zuverlässige Daten zu geben und wenn sie auch bei Abwesenheit allen sonstigen Materials zur Beurtheilung des Handels sehr willkommen sind, so machen die aus ihnen zusammengestellten Zahlen keinen Anspruch auf statistische Genauigkeit.

Es erscheint daher auch von vornherein unmöglich, den Gesammtwerth des Handels von Hongkong in Zahlen auszudrücken. Nur für den Handelsverkehr mit den Vertragshäfen Chinas in Schiffen fremder Bauart liegen in den statistischen Aufstellungen der Chinesischen Seezollämter Angaben vor, welche die Schätzung des Werthes dieses Handels ermöglichen, ohne daß dies indessen für die einzelnen Artikel ausführbar wäre. Die Werthe der Zollamtstabellen entsprechen natürlich den Marktpreisen in den respektiven Chinesischen Häfen, welche also für Hongkong z. Th. unrichtig sind. Nach diesen Quellen war der Gesammtwerth der Handelsbewegung in Hongkong von und nach den geöffneten Chinesischen Häfen (in Schiffen fremder Bauart) in den Jahren 1879 und 1880 der folgende:

Jahr.	Einfuhr Chinesischer Landesprodukte in Hongkong: zum Export nach fremden Ländern. Mex. Doll.	Einfuhr Chinesischer Landesprodukte in Hongkong: zum Reexport nach Chinesischen Häfen. Mex. Doll.	Ausfuhr nach Chinesischen Häfen: fremde Waaren. Mex. Doll.	Ausfuhr nach Chinesischen Häfen: Chinesische Waaren. Mex. Doll.	Zusammen. Mex. Doll.
1879	24 604 300	5 373 500	44 462 000	8 386 500	82 826 300
1880	24 913 000	6 282 600	45 379 600	7 809 200	84 384 400

Diese Zahlen sind indessen dadurch nicht vollständig, daß das in Schanghai importirte Opium, welches ebenfalls Hongkong passirt, nicht mit eingeschlossen ist. Da aus den Zollamtstabellen nicht hervorgeht, wieviel Opium etwa direkt von Indien in Schanghai eingeführt worden, so ist es unmöglich, diese Lücke auszufüllen. Wie unten gezeigt werden wird, beträgt der Werth des von Hongkong nach China versandten Opiums allein mehr als die Gesammtsumme der obigen Zahlen für den Export fremder Waaren überhaupt, nämlich 1880 etwa 48 000 000 Dollars.

Hierzu kommen ferner die bedeutenden Werthe des Dschunkenhandels mit den Südchinesischen Häfen und Macao, der Verkehr mit den Annamitischen Häfen Saigon, Bangkok, den Philippinen, Japan u. s. w. und es dürfte der Werth der gesammten Handelsbewegung auf etwa 150 Millionen Mexikanischer Dollars zu veranschlagen sein.

Einfuhr.

Nur für einen der wichtigsten Artikel der Einfuhr, Opium, liegen genauere Daten vor. Bei der hohen Wichtigkeit, die dieser Artikel für die Zolleinnahmen des Chinesischen Reiches besitzt und bei der strikten Vigilanz, mit welcher die Opiumausfuhr von Hongkong seitens der Chinesischen Zollbehörden überwacht wird, hat es im Interesse der Letzteren gelegen, genauere Daten für die Opiumein- und Ausfuhr sammeln zu lassen und liegen solche in den statistischen Veröffentlichungen des Generalzollinspektors vor. Danach wurden importirt:

1878: 94 899 Pikuls Werth etwa 56 205 698 Dollars,
1879: 107 970 „ „ „ 62 219 838 „
1880: 96 839 „ „ „ 64 235 582 „

Hiervon wurden nach Chinesischen Häfen in Schiffen fremder Bauart wieder ausgeführt:

1878 ..... 72 424 Pikuls,
1879 ..... 83 051 „
1880 ..... 71 654 „

Von dem Ueberschuß, der mithin bezw. 22 475, 24 919, 25 185 Pikuls betrug, ist anzunehmen, daß der größte Theil durch Chinesische Fahrzeuge nach China geführt wurde, da der Lokalkonsum und der Export nach anderen Ländern, wo Chinesische Kolonien existiren, wie Amerika, Australien, verhältnißmäßig nur unbedeutend sein kann. Beispielsweise wurden nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika 1880 484 Pikuls präparirtes Opium, entsprechend etwa 775 rohem Opium ausgeführt. Im Ganzen wird der Lokalkonsum in Hongkong und die Wiederausfuhr nach nicht Chinesischen Plätzen auf etwa 5000 Pikuls angegeben. Hongkong ist ein wichtiger Platz für Manufaktur von präparirtem Opium, welches durch Reinigen und Kochen der roh importirten Drogue dargestellt wird. Das ausschließliche Recht, präparirtes Opium darzustellen und innerhalb der Kolonie zu verkaufen (sogenannte Opium farm, wie

sie auch in anderen Englischen Kolonien existirt), wird seitens der Kolonialregierung verpachtet. Der letzte Monopolist, der die Pacht Anfang 1879 auf drei Jahre übernahm, hat dafür eine jährliche Pachtsumme von 205 000 Dollars zu erlegen.

Ueber das Quantum roben und präparirten Opiums, welches in Dschunken und Booten nach China gelangt, sind zuverlässige Angaben nicht zu beschaffen; sicher ist, daß der allergrößte Theil der oben erwähnten Differenzen zwischen dem Import in Hongkong und dem nachweisbaren in Chinesischen Häfen seinen Weg nach China findet und zwar nicht zum kleinsten Theil durch den schwungreichen Schmuggelhandel, der namentlich via Macao mit Südchina stattfindet und der die Stationirung von zahlreichen Zollkreuzern in den Gewässern um Hongkong und die Errichtung von Zollstationen rings um die Kolonie — die viel besprochene „Blockade" von Hongkong — veranlaßt hat.

Interessant ist das Faktum, daß, während die Einfuhr von Opium 1880 in Hongkong um etwa 11 000, in den Chinesischen Häfen um 11 400 Pikuls gegen 1879 abgenommen hat, doch der Marktwerth des gesammten Quantums 1880 höher angegeben wird als der der größeren Menge, die in 1879 eingeführt wurde. Diese Preissteigerung betrifft indessen Hongkong allein, während die in den Zolltabellen der Chinesischen Häfen für 1879 und 1880 angegebenen Valuationen wenig verschieden sind. Der Werth der 71 655 Pikuls, welche nach China mit fremden Schiffen exportirt wurden, wird seitens der Zollämter auf 32 344 628 Haik. Tls. oder 48 516 942 Mex. Doll. bestimmt, während dieselbe Quantität in Hongkong auf 47 530 443 Dollars valuirt wird, so daß also die gesammte Preisdifferenz zwischen Hongkong und China etwa 1 Million Dollars oder nur 2 pCt. betragen haben würde.

Ueber die Quanta der übrigen Importartikel liegen Zahlenangaben überhaupt nicht vor; die obenerwähnten Marktberichte geben nur die allwöchentlich zur Kenntniß der Handelskammer gelangten Verkaufsabschlüsse, deren Liste naturgemäß nicht auf absolute Vollständigkeit Anspruch machen kann. Aus diesen Angaben, zum Theil durch Privatinformationen vervollständigt, ist Tabelle IV zusammengestellt, welche die loko verkauften Quantitäten der wichtigsten Importartikel in den Jahren 1878 bis 1880 aufführt.

Ausfuhr.

Von einem Exporthandel Hongkongs kann naturgemäß nur in einem gewissen Sinne die Rede sein. Außer Zuckerraffinade produzirt die Insel nichts, was ausfuhrfähig wäre, und für den Export Chinesischer Landesprodukte ist Hongkong nur zum Theil das Emporium. Während viele Schiffe, die aus nördlicheren Häfen mit Ladung Chinesischer Exporte versegeln, Hongkong anlaufen, um die Ladung zu kompletiren, ihre Ladung also Hongkong nur in transitu passirt und nicht als Export von Hongkong angesehen werden kann, laden andererseits eine große Anzahl Schiffe hierselbst und das für sie bestimmte Cargo ist per Cabotage hierher gelegt. Dies bezieht sich vorherrschend auf Canton, wie oben bei Besprechung der „Flußdampfschiffe" bereits erwähnt. Dagegen haben die größten Exportfirmen ihre Hauptniederlassungen in Hongkong und namentlich der Thee- und Seidenhandel ist dadurch, daß die Einkäufe und Verschiffungen in den Chinesischen Häfen von hieraus dirigirt werden, zum großen Theil hier konzentrirt. Es sind daher auch in den Berichten der Handelskammer die Hongkong gar nicht oder nur in transitu passirenden Ausfuhrgüter nicht von denjenigen Quantitäten getrennt, die erst in Hongkong verladen wurden, nachdem sie von den Ursprungsgebieten hierher gelegt worden.

Ganz besonders gilt dies von Thee. Im Allgemeinen wird anzunehmen sein, daß der Thee von Hankau, Schanghai und Fuchow unsern Hafen theils gar nicht, theils nur auf dem Transit berührt, während der Canton-Thee allermeist erst nach Hongkong gelegt wird, ehe er zur Ausfuhr nach Europa gelangt. Die Chinesischen Zollamtstabellen geben bei einem Gesammtexport von 2 204 754 Pikuls Thee aus China nur 168 467 Pikuls als Export nach Hongkong an.

Aehnliches gilt für Seide. Für die Canton-Seide ist Hongkong der ausschließliche Stapelplatz, von Schanghai kommt nur ein kleiner Theil zur Ausfuhr via Hongkong. Im Ganzen wurden 1880 78 100 Pikuls Rohseide und 8390 Pikuls seidene Stückgüter aus China exportirt; hiervon geben die Zollamtstabellen als nach Hongkong exportirt 10 720 Pikuls Rohseide und 8390 Pikuls seidene Stückgüter an.

Für die wichtigeren übrigen Artikel giebt Tabelle V die Quantitäten der Ausfuhr nach England und Nordamerika; für diejenige nach anderen Ländern, die übrigens im Verhältniß unbedeutend ist, liegen Zahlenangaben nicht vor.

Ein besonders wichtiger Zweig des Exporthandels von Hongkong ist Zucker. Zuckerrohr wird in den südlichen Provinzen Chinas sowie auf den Inseln Formosa und Hainan in ausgedehntem Maße gebaut und die jährliche Produktion soll etwa 200 000 Tonnen betragen. Die Bereitung des Rohzuckers geschieht auf sehr primitive Weise und die Darstellung raffinirten Zuckers ist den Chinesen überhaupt nicht möglich; trotzdem findet ein starker Export des Rohzuckers nach Japan und Amerika statt, je nach Lage des Marktes — wie z. B. 1876 — auch nach Europa. In Hongkong bestehen jedoch zwei nach Europäischem Muster angelegte Zuckerraffinerien, die Englischen Aktiengesellschaften, der China Sugar Refinery und der Oriental Sugar Refinery, gehören. Dieselben beziehen Rohzucker aus China, zum Theil auch von den Philippinen, Cochinchina und Hinterindien, während das raffinirte Produkt nach Europa und Amerika exportirt wird.

Im Ganzen und Großen war der Handel des Jahres 1880, wenn auch nicht besonders glücklich, doch erheblich besser als in den Vorjahren. Der Hauptgrund, der eine günstigere Entwickelung der kommerziellen Beziehungen mit China verhinderte, war die drohende politische Lage. Die Ungewißheit in den Beziehungen Chinas und Rußlands, welche nach Verwerfung des Vertrags von Livadia herrschte, drückte schwer auf den Handel, ganz besonders auf den Import fremder Waaren. Die Chinesischen Händler waren aus Furcht vor einem möglichen Kriege sehr zurückhaltend und deckten nur die augenblicklichen Bedürfnisse durch Ankäufe, so daß große Quantitäten Waaren oft lange unverkauft lagen. Dennoch wird der Handel des Jahres 1880 im Ganzen als profitabel angegeben und hat namentlich viel von dem Charakter der Ueberspekulation und des unsoliden Wagens verloren, der ihm in den Vorjahren anhaftete. Die Bedeutung Hongkongs als Handelsplatz kennzeichnet sich durch das Floriren 5 großer Bankinstitute, welche sämmtlich 1880 sehr günstig abschlossen.

Was nun schließlich den Deutschen Antheil am Handel Hongkongs anbelangt, so ist derselbe recht beträchtlich. Allerdings ist weder die Einfuhr Deutscher Waaren — wenn dieselbe auch in erfreulicher Weise zuzunehmen beginnt — noch der direkte Export nach Deutschland von besonderer Bedeutung, aber die Betheiligung Deutscher Firmen am Gesammtgeschäft muß als sehr erheblich bezeichnet werden. Von den 75 in Hongkong ansässigen Handelshäusern sind 16 Deutsche; hierzu kommen noch 3 Schiffshändler und Detaillisten, 3 Makler und

2 Auktionatoren. Die Deutsche Gemeinde betrug 188 Personen (106 Männer, 23 Frauen, 59 Kinder) bei einer Gesammtbevölkerung von 3040 Europäern.

I. Nationalität der 1881 in Hongkong eingegangenen Schiffe.

Nationalität.	Dampfschiffe. Zahl.	Dampfschiffe. Raumgehalt. Register-Tonnen.	Segelschiffe. Zahl.	Segelschiffe. Raumgehalt. Register-Tonnen.	Zusammen. Zahl.	Zusammen. Raumgehalt. Register-Tonnen.
Britische	1943	1 820 818	131	57 507	2074	1 878 325
Deutsche	114	90 234	132	56 607	246	146 841
Chinesische	154	125 878	1	409	155	126 287
Amerikanische	65	53 502	74	72 631	139	126 133
Französische	86	155 403	28	10 049	114	165 452
Spanische	50	18 266	3	772	53	19 038
Siamesische	—	—	30	14 905	30	14 905
Japanische	27	25 635	1	441	28	26 076
Niederländische	12	12 186	6	1 374	18	13 560
Dänische	7	5 729	2	444	9	6 173
Norwegische	2	1 814	2	1867	4	3 681
Oesterreichische	2	3 179	—	—	2	3 179
Russische	2	2 274	—	—	2	2 274
Schwedische	—	—	2	578	2	578
Belgische	1	1 125	—	—	1	1 125
Bolivianische	—	—	1	740	1	740
Portugiesische	—	—	1	632	1	632
Honduras	—	—	1	510	1	510
Zusammen...	2465	2 316 043	415	219 466	2880	2 535 509

II. Uebersicht der Herkunftsländer der 1880 in Hongkong angekommenen Schiffe fremder Bauart.

Herkunft.	Mit Ladung. Zahl.	Mit Ladung. Raumgehalt. Register-Tonnen.	In Ballast. Zahl.	In Ballast. Raumgehalt. Register-Tonnen.	Zusammen. Zahl.	Zusammen. Raumgehalt. Register-Tonnen.
Australien u. Neuseeland	80	52 284	—	—	80	52 284
Chinesische Küste, Macao, Formosa, Hainan, Tongking	1951	1 629 703	56	40 992	2007	1 670 695
Cochinchina	114	94 107	—	—	114	94 107
Europa, Kontinent	64	96 957	—	—	64	96 957
Großbritannien	161	212 560	—	—	161	212 560
Indien und Singapore	96	121 893	2	1 254	98	123 147
Japan	119	123 098	3	4 921	122	128 019
Java und Indischer Archipel	11	5 714	—	—	11	5 714
Philippinen	95	37 598	3	3 510	98	41 108
Sandwichinseln	1	289	2	1 083	3	1 372
Südsee	3	193	3	168	6	361
Siam	85	52 861	—	—	85	52 861
Vereinigte Staaten von Amerika	31	56 324	—	—	31	56 324
Zusammen...	2811	2 483 581	69	51 928	2880	2 535 509

III. Uebersicht der Bestimmungsorte der 1880 von Hongkong abgegangenen Schiffe fremder Bauart.

Bestimmung.	Mit Ladung. Zahl.	Mit Ladung. Raumgehalt. Register-Tonnen.	In Ballast. Zahl.	In Ballast. Raumgehalt. Register-Tonnen.	Zusammen. Zahl.	Zusammen. Raumgehalt. Register-Tonnen.
Australien u. Neuseeland	28	24 368	—	—	28	24 368
Brit. Nordamerika	1	1 101	5	5 765	6	6 866
Cap der guten Hoffnung	2	390	—	—	2	390
Chinesische Küste, Macao, Formosa, Hainan, Tongking	1890	1 608 282	203	126 028	2093	1 734 310
Cochinchina	69	49 655	38	37 174	107	86 829
Europa, Kontinent	36	65 944	—	—	36	65 944
Großbritannien	44	64 295	—	—	44	64 295
Indien und Singapore	121	161 716	5	3 310	126	165 026
Japan	105	114 921	15	14 768	120	129 689
Java und Indischer Archipel	6	3 760	2	1 480	8	5 240
Nördlicher Stiller Ocean	1	55	3	3 430	4	3 485
Philippinen	82	38 753	56	44 669	138	83 422
Asiatisches Rußland	7	5 105	—	—	7	5 105
Sandwichinseln	4	1 644	1	54	5	1 698
Siam	73	45 382	13	5 662	86	51 044
Südamerika	3	1 226	—	—	3	1 226
Südsee-Inseln	4	275	4	2 476	8	2 751
Vereinigte Staaten von Amerika	68	104 051	5	7 542	73	111 593
Zusammen...	2544	2 209 923	350	252 358	2894	2 543 281

IV. Uebersicht der Verkaufsabschlüsse der wichtigsten Einfuhrartikel 1878 bis 1880.

Waaren.	1878.	1879.	1880.
Rohe Baumwolle:			
aus Bombay und Kurrachee Ballen	15 638	5 260	12 565
„ Bengalen und Rangoon „	26 721	89 720	84 378
„ Madras „	2 277	1 963	2 172
„ Schanghai „	24 270	7 700	14 500
Zusammen	68 906	104 643	113 615
Baumwollengarn:			
Englisches Ballen	18 295	24 345	26 407
Bombay „	28 087	39 495	45 592
Zusammen	46 382	63 840	71 999
Shirting:			
grau Stück	293 000	418 120	333 275
weiß „	210 344	314 982	290 690
T-Cloth (baumwollene Gewebe) „	610 108	700 525	709 192
Drill „	65 573	56 951	37 810
Wollene Stückgüter:			
Spanish stripes, Englisch „	7 493	12 277	4 322
„ „ Deutsch „	6 121	7 200	5 892
Tuch, Medium „	—	—	2 820
„ Long Ells „	20 140	—	21 500
Kamelot „	7 659	—	8 660
Orleans „	7 230	—	1 500

Waaren.		1878.	1879.	1880.
Metalle:				
Eisen, Stab-	Pikuls	143 730	—	49 160
„ verschiedenes	„	51 846	—	39 080
Quecksilber	Flaschen	1 000	60 605	14 500
Fensterglas	Kisten	29 820	21 500	11 800
Steinkohle:				
Australische	Tonnen	81 990	43 576	45 728
Englische	„	77 890	36 971	40 870
Japanische	„	400	—	3 636
Formosa	„	—	15 489	—
Reis:				
von Saigon	Pikuls	1 711 450	1 611 850	1 159 750
„ Siam	„	799 200	731 100	508 000
„ Japan	„	387 200	1 000	—

V. Uebersicht der wichtigsten Ausfuhrartikel 1878 bis 1880.

Waaren.		1878.	1879.	1880.
A. Nach England.				
Seidene Stückgüter	Kolli	1 322	2 172	1 142
Abfallseide	Ballen	6 705	9 892	9 182
Durchbohrte Kokons	„	438	170	460
Konserven, Ingwer ꝛc.	Kisten	7 425	11 997	27 983
Kassia	„	29 285	40 855	52 850
Aetherische Oele	„	22	87	277
Kampher	„	12 278	1 820	3 331
Zucker	„	18 175	27 768	72 710
Matten	Rollen	14 125	13 135	26 449
Porzellan	Kisten	973	417	524
B. Nach New-York.				
Matten	Rollen	62 909	94 179	124 148
Kampher	Kisten	3 916	6 479	11 302
Kassia	„	11 237	23 350	10 200
Zucker	Säcke	5 529	4 967	99 847
Fächer	Kisten	8 176	4 988	13 011
Feuerwerkskörper	„	32 940	161 045	65 525
Porzellan	„	1 387	1 745	1 878
Aetherische Oele	„	254	1 270	1 341
Konserven	„	3 015	1 574	3 890

Fernere Bemerkungen über Schifffahrt und Handel in Hongkong.

Hongkong, Februar 1882.

Ein neuer Faktor, mit welchem unsere heimischen wie die fremden Rhedereien bei der Vermittelung des Güterverkehrs in China und Ostasien überhaupt zu rechnen haben, ist die stets wachsende Konkurrenz, welche denselben durch die Chinesen geschaffen wird.

Während die Gesammtzahl der im Jahre 1874 in China ein- und ausklarirten Dampfschiffe unter Chinesischer Flagge nur 899 mit einer Tonnenlast von 444 771 betrug, belief sie sich im Jahre 1880 auf 5335 mit 4 699 225 Tonnen.

Der weitaus überwiegende Theil dieser Dampfschiffe gehört der subventionirten Chinesischen Rhederei China Merchants Steam Navigation Co. an. Die Macht dieser Konkurrenz liegt hier nicht, wie dies auf dem Handelsgebiet vielfach der Fall, darin, daß die Rhederei billiger arbeitet, durch eine bessere Kenntniß der lokalen Bedürfnisse unterstützt, oder rationeller administrirt wird — betreffs des letzteren Punktes trifft wohl eher das Gegentheil zu — wohl aber darin, daß sie von der Chinesischen Regierung und ihren Administrationen und vor Allem den mächtigen Handelsgilden auf das Thatkräftigste unterstützt wird, und daß die sehr beträchtlichen Fonds, die ihr zur Verfügung stehen, ihr gestatten, da wo es sich um Beseitigung einer Konkurrenz handelt, mit Verlust und zu Frachtsätzen zu arbeiten, gegen welche andere Rhedereien nicht ankämpfen können. Die Dampfschiffe der China Merchants Steam Navigation Co. beschränken sich nicht bloß auf den Chinesischen Küstenverkehr, sie haben bereits angefangen ihre Fahrten nach San Francisco und London auszudehnen, sie betheiligen sich an dem Auswandererverkehr von Canton nach Honolulu und werden, sobald die Auswanderung Chinesischer Arbeiter nach Brasilien, Cuba und Peru beginnt, den Löwenantheil an dieser, für die Rhedereien sehr vortheilhaften Branche des Frachtgeschäfts durch regelmäßige Dampfschiffslinien für sich in Anspruch nehmen.

In dem Cabotagegeschäft macht sich neben der gedachten Gesellschaft allmälig auch die Entreprise der einzelnen Chinesischen Firmen Hongkongs konkurrirend bemerkbar.

Sobald die Wahrnehmung, daß bei Handelsunternehmungen die Schnelligkeit und speziell die im Voraus berechenbare Dauer des Transports der Güter, in Verbindung mit der Möglichkeit ihrer Versicherung, einen sehr wesentlichen Faktor bildet, den Chinesischen Kaufmann vom Dschunkentransport ab und der Dampfschiffbenutzung zugewendet, konnte es nicht ausbleiben, daß er sehr bald einen Schritt weiter ging und Dampfschiffe auf längere oder kürzere Zeit auf eigene Rechnung miethete, d. h. sie in Monatscharter nahm.

Sanguinisch und unternehmend wie der Chinese ist, war der weitere Schritt der käuflichen Erwerbung der Dampfer damit gegeben, und wenn gleichwohl die Zahl der Fahrzeuge, welche die fremde Flagge mit der Chinesischen vertauscht, zur Zeit noch eine verschwindend kleine ist, so liegt der Grund weniger an Mangel Chinesischen Kapitals oder des erforderlichen Unternehmungsgeistes, als der weit größeren Sicherheit, welche der Chinese der fremden Flagge gegenüber Uebergriffen seiner Behörden zutraut, und der gegenüber er gerne das Risiko eines unter fremdem Namen figurirenden nicht selten sehr beträchtlichen Schiffsantheils übernimmt. Bei einer Reihe fremder Dampfschiffe ist bereits in größerem oder geringerem Prozentsatz Chinesisches Kapital betheiligt.

Die Chinesische Firma Quock Acheong & Son, welche bereits die Strecke Hongkong—Macao und vice versa durch ein Dampfschiff befahren läßt, hat neuerdings auch auf der Strecke Hongkong—Canton ein Dampfschiff zu täglichen Nachtfahrten eingestellt. Ein großer Theil unserer an der Küste beschäftigten Deutschen Dampfschiffe ist, unter Monatscharter, für Reistransporte von Saigon und Bangkok wie dem Norden Chinas im Dienste Chinesischer Firmen.

Wenn auch den Schiffsverkehr Hongkongs nicht direkt berührend mag hier en passant noch einer weiteren Konkurrenz im Frachtgeschäft gedacht werden, des in Foochow ins Werk gesetzten und unter den Auspizien der dortigen Provinzialregierung bereits eröffneten Waaren- und Passagiertransports durch Chinesische Kanonenboote.

Nach Inhalt der dieserhalb erlassenen Proklamation sind die Kanonenboote „Sheng-Hang" und „Yung Pao" zu diesem Dienste bestimmt worden und sollen zunächst die Strecke Foochow—Formosa befahren und Güter und Passagiere nach Taiwanfu, Keelung und Tamsui und vice versa befördern; den Befrachtern wird eine Reduktion

von 20 pCt. auf die ordentlichen Frachtraten und 20 pCt. der an das einheimische Zollamt zu entrichtenden Zölle bewilligt.

Der Zweck dieser Einrichtung liegt offen zu Tage. Mit den gedachten Kanonenbooten soll nicht nur den fremden Dampfschiffen eine schwer zu bekämpfende Konkurrenz geschaffen, es sollen auch dem einheimischen Zollamt, auf Kosten der Fremden, neue Einnahmen, d. h. alle die Zölle zugewiesen werden, die die zu transportirenden Waaren — falls durch fremde Dampfschiffe verschifft — an das fremde Zollamt würden zu zahlen gehabt haben.

Die Konkurrenz wird aber um so verderblicher, wenn, was keineswegs ausgeschlossen ist, diese Schiffe auch solche Häfen anlaufen, welche dem fremden Handel nicht geöffnet sind. Vom Standpunkt der Interessen des fremden Exporthandels betrachtet, mag es ja immer noch vortheilhafter erscheinen, daß neue Häfen selbst in dieser, allerdings höchst einseitig limitirten, Weise eröffnet werden, als daß sie nach wie vor geschlossen bleiben. Die Nachfrage nach fremden Importen wird sicher durch den direkten Dampfschiffsverkehr eine ausgedehntere und insofern dem fremden Handel neue Absatzgebiete geschaffen werden, zu bedauern bleibt es gleichwohl, daß die Vermittelung des Frachtverkehrs dieser Häfen, wenn sie überhaupt Schiffen Europäischer Bauart gestattet ist, auf Chinesische Kriegs- und Zollfahrzeuge beschränkt sein soll.

In Betreff des Handels unterliegt es keiner Frage, daß derselbe in den letzten Jahren, soweit fremde Importe in Frage stehen, einen Theil an Schanghai verloren, dafür jedoch mit der Eröffnung der Annamitischen Häfen Tonquins speziell Touron und Haiphongs sowie der Chinesischen Häfen Hoihow und Pakhoi dafür Ersatz gefunden hat.

Während in früheren Jahren Hongkong als Entrepot auch für die Waarenvertheilung nach einem Theil der nördlichen Häfen Chinas diente, hat Schanghai sich allmälig von dieser Bevormundung frei gemacht. Die billigen Dampfschifffrachten kamen ihm dabei wesentlich zu Statten, von der Versicherung — und ihr Betrag ist sehr gering — abgesehen, macht es kaum einen Unterschied, ob Güter von Europa nach Hongkong oder Schanghai verschifft werden.

Der Norden Chinas aber konsumirt, Dank des dort seit Jahren in ausgedehntestem Maße praktisch gewordenen Transitpaßsystems, weit mehr an Europäischen Importen, speziell Baumwollen- und Wollenfabrikate, als der Süden.

Während der Import aus England und bezw. die von London, Liverpool, dem Clyde, Sunderland und Southampton aus verschifften Waaren im Jahre 1880 für Hongkong einen Werth von 4 089 500 Pfd. Sterl. repräsentirte, betrug der korrespondirende Antheil Schanghais 5 950 400 Pfd. Strl., wobei betreffs Hongkongs allerdings hervorzuheben ist, daß der gedachte Werth der Importe gegen das Vorjahr eine Steigerung von 25 pCt., derjenige Schanghais nur eine solche von 10 pCt. aufweist.

Die Einfuhr fremder Importe würde sich in Hongkong bedeutend steigern, wenn der Handelsstand sich endlich dazu entschließen wollte, von dem vertragsmäßig ihm eingeräumten Privileg des Versandts fremder Waaren und Erzeugnisse unter Transitpässen für die Provinzen Quangtung und Quangsi praktischen Gebrauch zu machen.

Nach Inhalt der Verträge sollen fremde Importe, wenn sie den vertragsmäßigen Zoll entrichtet haben, in das Innere Chinas transportirt werden können, ohne auf ihrem Wege einer anderen Abgabe als der einmaligen Zahlung des halben Eingangszolls zu unterliegen.

Die gedachte Bestimmung beabsichtigt, die Einfuhr fremder Importe gegen Zahlung eines einmaligen, im Voraus fest bestimmten Betrages von den nicht unbeträchtlichen Inlandszöllen zu befreien, welche die Lokalbehörden an den zahllosen Stationen, welche die Waaren zu passiren haben, erheben und welche unter der generellen Bezeichnung der Likinabgaben in ganz China als eins der größten Hemmnisse für eine gedeihliche Ausdehnung des Importgeschäftes längst erkannt und verrufen sind.

In keiner der 18 Provinzen Chinas lasten sie jedoch schwerer auf dem Importhandel und in keiner Provinz macht sich deshalb das Bedürfniß nach der Einführung und praktischen Verwendung des Transitpaßsystems dringender fühlbar, als in den gedachten Provinzen von Quangtung und Quangsi.

Die Vortheile, welche das gedachte System dem Importhandel bietet, d. h. die Möglichkeit fremde Erzeugnisse nach den entferntesten Märkten zu legen und zwar zu Preisen, welche innerhalb der Möglichkeit des Kaufens derjenigen Klassen liegen, welche derselben am dringendsten bedürfen, sind so beträchtlich, daß Canton, eins der größten kommerziellen Centren des Chinesischen Reiches, sicher einen ebenso raschen Aufschwung in dem Importhandel und als Stapelplatz für die reichen Thee- und Seidendistrikte Quangtungs, die Provinz Kwangsi, den Süden von Kwaichow via Kwangsi und Yunnan nachweisen würde, wie Hankow einen solchen nach den Provinzen Hupeh, Hunan, Honan, Szechuan, Kweichow, Shensi, Shansi und dem nördlichen Theil von Kwangsi in Folge der praktischen Ausnützung des Transitpaßsystems sich in den letzten Jahren gesichert hat.

Während der Werth der Einfuhr fremder Importe in Hankow von 1875 bis 1878 mit geringen Schwankungen sich zwischen 7 und 8 Millionen Taels bewegte, stieg derselbe im Jahre 1879 — und erst von diesem Jahre an kann das Transitpaßsystem als vollständig eingebürgert betrachtet werden — auf 10 969 027 Tls. und im Jahre 1880 auf 13 331 335 Tls.

Was Canton betrifft, so betrug der Werth der durch Schiffe Europäischer Bauart 1880 importirten fremden Waaren und Erzeugnisse (Opium abgerechnet) 2 652 400 Tls. Da der gesammte Importhandel sich ausschließlich in den Händen der Chinesen befindet und diese für den Transport von Hongkong nach Canton mit Vorliebe sich noch der Dschunken bedienen, dürfte man nicht irren, wenn man unter Zurechnung der per Dschunken nach Canton verschifften Importe den Gesammtwerth auf rund 7 000 000 Tls. veranschlagt; rechnet man dazu den Werth der in den übrigen geöffneten Häfen der Provinz Quangtung durch fremde und einheimische Fahrzeuge eingeführten ausländischen Erzeugnisse und zwar Swatow mit rund 5½, Hoihow mit ½ und Pakhoi mit 1 Million Taels, so weist die Gesammteinfuhr fremder Importe in jenen 4 Häfen — und sie wird fast ausschließlich von Hongkong vermittelt — im Jahre 1880 einen Gesammtwerth von 14 Millionen Taels oder etwa 21 Millionen Dollars auf.

Der gedachte Betrag stellt den Werth dar, den der Importhandel ohne die durch das Transitpaßsystem gegebenen außerordentlichen Vortheile und Erleichterungen repräsentirt; einen wie bedeutenden Aufschwung derselbe nehmen wird und muß, sobald die Waaren durch praktische Ein- und Durchführung jenes Systems von den erdrückenden Likin- und den übrigen Inlandzöllen, welche in Quangtung ungefähr den doppelten Betrag der Transitpaßabgabe erreichen, befreit werden, ist unschwer zu errathen. Es dürfte in dieser Beziehung genügen, auf den ungewöhnlichen Aufschwung, den der Importhandel in den nördlichen Häfen Chinkiang, Hankow und Chefoo sofort nach Einführung des Transitpaßsystems genommen, hinzuweisen.

Wenn dasselbe dem Kaufmann in Hankow ermöglicht, fremde über Schanghai bezogene Importe unter Transitpaß billiger nach Kwangsi zu legen, als dieselben ohne Transitpässe von Canton, trotz der viermal kürzeren Entfernuug, dorthin geliefert werden können, so bedarf es wohl keiner näheren Ausführung über die Wichtigkeit,

welche jenes System für die Ausdehnung des Importhandels haben muß und in Wirklichkeit hat.

Daß ein in den Verträgen gewährleistetes, so überaus wichtiges Privilegium bisher, d. h. über 20 Jahre lang, in der Provinz Quangtung ein todter Buchstabe geblieben, findet einmal in dem Umstande seine Erklärung, daß der gesammte Importhandel hier fast ausschließlich in den Händen der Chinesen liegt, welchen es an der nöthigen Unterstützung zur Geltendmachung dieses die Revenüe der Provinzial- und Lokalbehörden erheblich schmälernden und dieserhalb auf das Heftigste bekämpften Vertragsrechts fehlt; davon abgesehen, trägt die Politik des fremden Kaufmannsstandes in Hongkong — Canton kommt nicht in Betracht, da fast alle hiesigen Firmen auch in Hongkong etablirt sind — daran schuld, welcher mit der bestehenden Einrichtung, dem Chinesischen Händler seine Waaren loco Hongkong zu verkaufen, zufrieden, es nicht weiter der Mühe werth findet, dem Chinesen bei dem Weiterverkauf und bezw. dem Vertrieb der Waaren nach dem Innern unterstützend an die Hand zu gehen und durch die dem Abnehmer dadurch zu schaffenden Erleichterungen dem Absatz selbst erheblichen Vorschub und bezw. Ausdehnung zu verschaffen.

Den unausgesetzten Bemühungen und Beschwerden einer in Hoihow etablirten Englischen Firma war es zu danken, daß Ende 1878 die Ertheilung von Transitpässen — allerdings nur für Hoihow und Pakhoi und nur für einzelne Zweige des Export- und Importhandels — bewilligt und ein darauf bezügliches Reglement erlassen wurde.

Obwohl derselbe mit dem 1. Januar 1879 in Kraft treten sollte, war es der gedachten Firma nicht möglich, auch nur einen einzigen Transitpaß für Export von Zucker zu erhalten; der erste, welcher überhaupt ertheilt wurde, ist einer inzwischen ebenfalls in Hoihow etablirten Deutschen Firma für Galangal im Dezember 1879 ausgefertigt. Den im Anschluß daran mit der Provinzialregierung eröffneten Verhandlungen ist es gelungen, dieselbe nicht nur zur Anerkennung des vertragsmäßigen Rechts auf Transitpässe auch für Canton und Swatow, sondern neuerdings auch zur Ausarbeitung des dafür nöthigen Reglements zu veranlassen.

Theoretisch steht der sofortigen praktischen Ein- und Durchführung dieses so überaus wichtigen Vertragsrechts für die Provinzen Quangtung und Quangsi nichts im Wege. Hat der Importhandel einmal festen Fuß gefaßt, so wird er in rascher Zeit eine sehr beträchtliche Ausdehnung gewinnen, damit aber, da die sämmtlichen Häfen von Quangtung ausschließlich von Hongkong versorgt werden, in erster Linie der Importhandel dieses Hafens einen sehr bedeutenden Aufschwung nehmen.

Um auf den Handel Hongkongs zurückzukommen, so ist bereits oben erwähnt, daß gegenüber dem Antheil, den Hongkong an dem Ein- und Ausfuhrhandel Chinas an Schanghai abgetreten, ihm ein Zuwachs durch die Eröffnung der Annamitischen Häfen und speziell des Haupthafens von Tonquin, Haiphong, sowie der Chinesischen Hoihow und Pakhoi, zugefallen sei.

Was Haiphong betrifft, so bezieht dieser Hafen etwa 98 pCt. seines gesammten Imports aus Hongkong und versendet etwa 79 pCt. seiner Exporte ebendahin.

Die Einfuhr Haiphongs betrug im Jahre 1880 nach dem amtlichen Zollausweis 5 467 315 Franken und unter Zuschlag von 25 pCt., um welche die Waaren behufs Zollersparung zu niedrig deklarirt werden, sowie 1½ Millionen Werth des eingeführten Opiums, etwa 8½ Millionen.

Die Ausfuhr betrug 7 507 528 Franken und unter Zuschlag von 25 pCt. zur Richtigstellung der Evaluation 9½ Millionen Franken. Der Antheil Hongkongs an dem Importhandel Haiphongs beziffert sich danach auf etwa ..... 8 134 000 Fr.
an dem Exporthandel auf etwa ..... 7 347 000 „
an dem Gesammthandel mithin auf ..... 15 481 000 Fr.
oder etwa 3 100 000 Dollars.

Von dem Gesammt-Nettoimport Hoihows während des Jahres 1880, soweit derselbe durch fremde Schiffe vermittelt und folgeweise durch das fremde Zollamt passirt ist, und zwar

a) fremde Importe ..... 826 850 Tls.
b) einheimische Importe ..... 183 149 „
lieferte Hongkong ad a ..... 823 705 „
ad b ..... 182 009 „
im Ganzen also Importe im Werthe von ..... 1 005 714 Tls.
aus der Gesammteinfuhr von ..... 1 009 999 „

Dergleichen gingen von dem Gesammtexport des gedachten Jahres von ..... 667 026 Tls.
nach Hongkong allein Waaren im Werthe von ..... 630 074 „

Nach Pakhoi verschiffte Hongkong während des Berichtjahres
fremde Importe im Werthe von ..... 1 202 145 Tls.
einheimische im Werthe von ..... 87 064 „
im Ganzen Waaren im Werthe von ..... 1 289 209 Tls.
aus einer Gesammteinfuhr von ..... 1 301 556 „

Von der Gesammtausfuhr im Werth von ..... 446 604 Tls.
wurden nach Hongkong allein Waaren im Werthe von 444 603 „
verschifft.

Der Gesammtwerth der Handelsbewegung Hongkongs nach jenen drei Häfen beziffert sich mithin:

a) Haiphong, Ein- und Ausfuhr in runden Zahlen 3 100 000 Dollars,
b) Hoihow, „ „ „ „ „ „ 2 400 000 „
c) Pakhoi, „ „ „ „ „ „ 2 600 000 „
im Ganzen also rund ..... 8 100 000 Dollars.

Die gedachten drei Häfen stehen mit Hongkong in einer mehr oder minder regelmäßigen Dampfschiffsverbindung, welche die Strecke Hongkong, Hoihow, Pakhoi und Haiphong und vice versa befahren und zeitweise durch andere Küstendampfschiffe — namentlich bei Eröffnung der Reisausfuhr in Annam — verstärkt werden. Während Hoihow und Pakhoi, vor Allem der letztere, auch mit Makao in Dampfschiffsverkehr stehen, beschränkt sich der Verkehr, soweit Haiphong in Frage steht, fast ausschließlich mit Hongkong.

In Folge der im letzten Quartale des Jahres 1880 von der Annamitischen Regierung gestatteten Ausfuhr von Reis wurden von Haiphong allein 500 000 Pikuls, von Touron eine nahezu gleich hohe Quantität Reis nach Hongkong verschifft.

Ein nicht minder wichtiges Absatzgebiet, mit welchem Hongkong einen regen Schifffahrts- und Handelsverkehr unterhält, bilden die Philippinen und speziell Manila.

Eine genaue Feststellung des Werthes der Ein- und Ausfuhr Hongkongs mit Manila ist leider nicht möglich, da die amtliche Zollstatistik der Philippinen den Handel Hongkongs mit dem Singapores zusammenfaßt. Die generell als aus Englischen Kolonien kommend zusammengefaßte Einfuhr betrug im Jahre 1880 16 349 399 Dollars, die Ausfuhr 5 099 301 Dollars, während die Ausfuhr nach China nur 768 005 Dollars, die Einfuhr 39 563 Dollars betrug.

Den weitaus größten Theil der Einfuhr aus den Englischen Kolonien nimmt Singapore in Anspruch, da der größte Theil der aus Europa für die Philippinen bestimmten Waaren über Singapore verschifft wird.

Was speziell den Handel Hongkongs mit Deutschland betrifft, so ist es bei dem Mangel jeglicher amtlicher oder sonst zuverlässiger Statistik bedauerlicher Weise nicht möglich, Werth und Umfang desselben näher festzustellen.

Die desfallsige Lücke einigermaßen auszufüllen, sind die Deutschen in Hongkong etablirten Firmen um Aufgabe ihrer während des Berichtjahres aus Deutschland bezogenen Importe nach Quantität und Werth gebeten und ist das auf diesem Wege erlangte statistische Material in der unten folgenden Tabelle nach den einzelnen Importartikeln zusammengestellt.

Als erschöpfend kann selbstverständlich diese Zusammenstellung nicht angesehen werden, da der Werth der von Außerdeutschen Firmen bezogenen Deutschen Importe in derselben nicht berücksichtigt ist; den Antheil der letzteren annähernd festzustellen, ist leider nicht möglich gewesen; demjenigen der Deutschen Firmen gegenüber darf er jedoch wohl als sehr gering betrachtet werden.

Verschwindend klein wie der Gesammtwerth Deutscher Importe im Vergleiche zu der Totaleinfuhr Hongkongs scheinen mag, weist er immerhin als Ergebniß der Handelsbeziehung Deutschlands mit einem einzelnen Hafen eine respektable Ziffer auf.

Nach dem übereinstimmenden Urtheile der Deutschen Kaufleute Hongkongs, das übrigens auch in dem Ausweis des Hamburger Handels für das gleiche Jahr seine Bestätigung findet, ist der Handel eher im Zunehmen als in der Abnahme begriffen.

Ueber die Frage betreffs der geeignetsten Mittel und Wege, dem Deutschen Exporthandel nach Hongkong eine größere Ausdehnung zu sichern, sind bereits früher Bestimmungen erfolgt. Soweit zur Erreichung dieses Zweckes die thätige Mithülfe der Deutschen Exporteure selbst erforderlich, wird weiter unten bei Besprechung der einzelnen Importartikel auf den Gegenstand zurückgekommen werden; hier soll nur ein Gegenstand in aller Kürze berührt werden und zwar die Transportmittel und Transportwege, da diese der gedeihlichen Ausdehnung des Exportgeschäfts sehr wesentliche Hindernisse in den Weg legen dürften.

Was nämlich die Konkurrenzfähigkeit eines großen Theils der Deutschen Exportartikel wesentlich beeinträchtigt, sind die je nach der Entfernung mehr oder minder erheblichen Eisenbahnfrachten, welchen die Waaren unterworfen und um welche sie vertheuert werden, bevor sie zu dem Verschiffungshafen gelangen.

Es ist nicht bloß die geographische Lage Deutschlands und speziell die geringe Ausdehnung seiner litoralen Grenzen allein, die politische Gestaltung Deutschlands vor der Wiederherstellung des Deutschen Kaiserreichs und beziehungsweise der Gründung des Norddeutschen Bundes trägt ebenfalls einen Theil der Schuld daran.

So lange Deutschland in eine Reihe unter sich unabhängiger, durch Zollgrenzen wie den Ausschluß der Freizügigkeit von einander abgesperrter Staaten zersplittert war, konnte an die Entstehung großer industrieller Centren in den Exporthäfen oder in deren Nähe um so weniger gedacht werden, als die Machtlosigkeit des zersplitterten Reiches, die Abwesenheit einer den überseeischen Handel schützenden Flotte, wie einer ausreichenden Vertretung die heimische Produktion zunächst nur auf die Bedürfnisse des eigenen Staats und der nächsten Nachbarländer anwies und von einem überseeischen Export — von den Hansestädten abgesehen — kaum die Rede sein konnte.

Dem sei übrigens, wie ihm wolle, die Thatsache bleibt bestehen, daß der größere Theil der industriellen Centren, die Hauptfabrikorte und Werkstätten der Exporterzeugnisse, zu weit von der Küste entfernt liegen und deshalb nur unter Belastung mit einer mehr oder minder erheblichen Eisenbahnfracht nach den Ausfuhrhäfen geschafft werden können.

Der dadurch bedingten Vertheuerung des Produkts könnte vielleicht durch Gewährung von Ausfuhrprämien, d. h. Reduktion der Frachtsätze für nachweisbar zum überseeischen Export bestimmte Waaren und Erzeugnisse, abgeholfen worden.

Für einen Theil Deutscher Exporte würde die Verschiffung per Lloyd über Triest sich empfehlen, wenn einestheils billigere Frachten auf den Oesterreichischen Eisenbahnen und andererseits raschere Fahrten des Triester Lloyd zu erzielen wären. Der letztere Punkt hat allerdings seitdem die P. u. O. Steam Navigation Co. eine Zweiglinie nach Triest eröffnet hat, einen Theil seiner Bedeutung verloren.

Billige Frachten sind es selbstverständlich nicht allein, welche für den Exporthandel von Wichtigkeit sind; für gewisse Artikel und unter besonderen Konstellationen spielt auch die Schnelligkeit des Transports, in specie die Möglichkeit, den begehrten Artikel vor anderen Ländern dem Konsumenten zuzuführen, eine sehr bedeutende Rolle.

In dieser Beziehung ist es aber, was den Export nach China betrifft, von nicht zu unterschätzender Bedeutung, daß die Dampfschiffslinien aus Häfen des Adriatischen Meeres vor denjenigen der Englischen wie der Häfen Norddeutschlands und Belgiens der geringeren Entfernung wegen einen wesentlichen Vorsprung haben.

Vielleicht daß mit der Eröffnung der St. Gotthardsbahn und der gleichzeitigen Creirung einer Dampfschiffslinie von Genua oder Venedig eine für den Güteraustausch Deutschlands mit Ostasien und Australien billigere und bequemere Transportroute geschaffen werden könnte.

Ueber die wichtigsten Importartikel Hongkongs mögen mit Bezug auf die Konkurrenzfähigkeit der heimischen Waaren und Erzeugnisse hier noch die nachstehenden Bemerkungen, welche von einem der bedeutendsten Deutschen Importhäuser Hongkongs herrühren, ihren Platz finden.

Leinen und Leinenfabrikate. Der Bedarf Hongkongs in diesem Artikel wird fast ausschließlich durch Englische Waare gedeckt, welche, namentlich was die Aufmachung (den s. g. „Finish") betrifft, Nichts zu wünschen übrig läßt.

Alpaka, nur geringer Absatz, findet fast nur für Schirme Verwendung, die überdies zum größeren Theil schon fertig importirt werden.

Wollene Decken (Blankets) kommen meistens aus England. Das Hauptgeschäft liegt in den gewöhnlichen s. g. Coolie Blankets 7 bis 8 Englische Pfund schwer, in grüner oder rother Farbe.

Spanish Stripes werden in bedeutenden Quantitäten aus Deutschland bezogen, seine Spezialität sind die besseren Qualitäten; die geringeren stehen den Englischen nach.

Tuche. Mit Ausnahme der ganz feinen Waare für den Konsum der Europäer Hongkongs, welcher bei dem geringen Bedarf nur ein verschwindend kleiner ist, liegt das Geschäft in Deutschen Händen.

Die oft wiederholten Ausstellungen werden auch hier zum Theil gegen die Deutsche Waare erhoben. Andererseits wird die Qualität Spanish Stripes, welche aus Eupen kommt, rühmend hervorgehoben. Qualität, Aufmachung und Färbung sind stets gleich gut und finden deshalb auch bei den Chinesischen Händlern stets raschen Absatz.

Die Fabrikanten können sich nicht genug Mühe geben, wenn sie den Handel auf guter Basis halten wollen und ein so starker Rückgang im Preise, wie ihn die letzten Jahren aufgewiesen, wäre kaum möglich gewesen, wenn die Fabrikanten nicht immer, der rückgängigen Bewegung folgend, schlechtere Waaren geliefert hätten. Daß dadurch außerdem der Kredit einer früher als gut geschätzten Marke — und meist unwiderruflich — verloren geht, ist selbstverständlich.

Astrachan und Cachemir finden in Hongkong keinen Absatz.

Eisendraht. Der überwiegende Theil der Einfuhr Hongkongs kommt aus Deutschland, wenn auch meistens über England. Die betreffenden Fabrikanten sind ihrer Aufgabe vollkommen gewachsen, könnten jedoch vielleicht etwas mehr Sorgfalt auf die Kontrole der Stärke der Holzfässer verwenden.

Blei in Blöcken oder Mulden. Das Harzer Blei (sogenanntes Hole chop lead), Adler-Marke, spielt eine ziemlich bedeutende Rolle in China und wird sowohl zur Fabrikation von Bleieinsätzen in Theekisten als auch und zwar vorzugsweise zur Fabrikation von Farben verwendet.

Auch andere Sorten von gleich guter Qualität würden sich leicht Eingang verschaffen.

Blei, gewalzt, wird in Hongkong sehr wenig verbraucht, der Handel ist kaum nennenswerth.

Stahl. Die Importe Hongkongs kommen fast ausschließlich aus Deutschland, speziell Westfalen und der Rheinprovinz. Die Qualität ist gut, die Verpackung jedoch häufig zu schwach, so daß die Kisten in zerbrochenem Zustande ankommen.

Zink kommt fast nur aus Deutschland, jedoch ist Hongkong kein bedeutender Markt für diesen Artikel. Die Qualität ist tadellos.

Metallknöpfe. Aus Deutschland kommen nur geringere Sorten Die Fabrikanten würden sich durch größere Sorgfalt sowohl in der Prägung als der Vergoldung einen größeren Absatz sichern und erfolgreich mit der guten Englischen Waare konkurriren können.

Canevas. Gegen die seit Jahren eingeführten weltberühmten Englischen Marken dürfte dem Deutschen Fabrikate die Konkurrenz schwer fallen, jedenfalls würde sie für den Beginn schwere Opfer kosten.

Eiserne Spinden. Das Deutsche Fabrikat konkurrirt mit demjenigen der anderen Nationen, wenn auch zuweilen größere Solidität der Arbeit zu wünschen wäre.

Revolver. Das Hauptgeschäft wird mit außerordentlich billiger Waare aus Belgien gemacht, mit welchem andere Länder schwer konkurriren können.

Pech und Theer kommt vorzugsweise aus Schweden und Norwegen, zu Zeiten auch aus Amerika. Importe aus Deutschland sind sehr gering.

Nadeln. Von der ganz feinen Waare, welche aus England kommt, abgesehen, liegt der Gesammthandel in Deutschen Händen; die heimischen Fabrikanten sind in dieser Branche sehr tüchtig, ihre Lieferungen reell und haben sie auch im Laufe der Jahre Erfahrungen genug gesammelt, um dem Geschmack und den Anforderungen der Chinesen Rechnung zu tragen.

Konserven. Deutschland nimmt einen beträchtlichen Antheil an der Einfuhr in diesem Artikel, der noch bedeutender sein würde wenn die Waare nicht ausschließlich nach Deutschem Geschmack zubereitet wäre und ihr dadurch die sehr bedeutende Englische Kundschaft entginge.

Konserven aus Amerika und Australien fangen an, sich allmälig immer größeren Eingang zu verschaffen.

Butter. Dänische Butter behauptet noch immer den ersten Platz, jedoch findet jede gute Qualität, sofern sie nicht zu theuer, jederzeit Absatz.

Bier. Eine gute, nicht zu schwere Sorte, welche sich in der Qualität immer gleich bleibt, findet in Hongkong dauernden und beträchtlichen Absatz.

Deutsche Biere sind sehr beliebt, und würden sich einen bedeutenden Absatz in Hongkong sichern, wenn die Exporteure mehr Sorgfalt auf gleichmäßige und regelmäßige Lieferungen legen wollten. Flensburger, Bergedorfer und Tivoli-Biere sind die gangbarsten Sorten.

Tabak und Cigarren. Die Chinesen rauchen ihren eigenen Tabak, Europäer meistens Englische oder Amerikanische Mischungen.

In Cigarren werden neben feinen Havana- nur Manila-Cigarren geraucht. An der Einfuhr von Cigarretten aus Deutschland nimmt wohl die Fabrik Laferme die erste Stelle ein.

Die Einfuhr von Chemikalien ist gering, aus Deutschland bezieht wohl nur die Deutsche Apotheke ihren Bedarf.

In Parfümerien sind die Deutschen Fabrikate dem Geschmacke gewachsen, speziell was die Aufmachung betrifft, wenn auch der Inhalt manchmal zu wünschen übrig läßt.

In Wand- und Standuhren wird die Deutsche Einfuhr durch die weit billigere Amerikanische allmälig verdrängt; in Taschenuhren liefert Deutschland nur sehr wenig; für ganz feine Waare hat England den Vorzug, für billige die Schweiz.

Kohlen aus Deutschland können den Englischen und Australischen gegenüber nicht konkurriren, da die Eisenbahnfracht die Ersteren zu sehr vertheuert. Sehr billige, der Qualität nach allerdings weit geringere Kohlen liefert Japan und China.

In Anilinfarben betreibt Deutschland einen schwunghaften Ausfuhrhandel mit Hongkong, das etwa ¼ seiner Gesammteinfuhr von dort bezieht.

Der Markt ist durch zu starke Zufuhren etwas gedrückt, noch mehr als dies schadet jedoch dem Deutschen Geschäft die Einschmuggelung schlechter und theilweise total unbrauchbarer Waare.

Der desfallsige Vorwurf trifft jedoch nicht unsere größeren Fabriken, welche sich im Gegentheile durch ausgezeichnete Fabrikate wie durch reelle Lieferungen auszeichnen. Größere Sorgfalt bei der Verpackung sowie Vermeidung der Nachahmung fremder Marken dürfte in diesem Artikel ganz besonders anzuempfehlen sein.

In Farbwaaren (paints) konkurrirt das Deutsche Fabrikat erfolgreich mit dem fremdländischen, ganz besonders in solchen, welche für den Schiffsbedarf bestimmt sind.

Gold- und Silberdraht wird in nicht unbedeutenden Quantitäten aus Deutschland bezogen.

Leider ist die Qualität im Laufe der Jahre immer geringer geworden und die Preise sind deshalb in gleichem Maße gesunken. Der Verbrauch an Europäischen Fabrikaten ist im Abnehmen begriffen, seit die Chinesen angefangen, den Draht selbst zu fabriziren.

Schweinfurter Grün wird nur aus Deutschland bezogen und ist Qualität wie Aufmachung sehr befriedigend.

Schinken. Das Hauptgeschäft findet in Englischer und Amerikanischer Waare statt, welche nicht so stark geräuchert ist als die Deutsche und sich deshalb besser zum Kochen verwenden läßt.

Lampen und Lampendochte bilden sehr wichtige Ausfuhrartikel für Deutschland; die schon jetzt beträchtliche Einfuhr wird aller Voraussicht nach noch weiter zunehmen, sofern nur auf die Hauptsache in diesem Geschäft, Billigkeit und gutes und bestechendes Aussehen, wobei selbstverständlich dem Chinesischen Geschmack Rechnung zu tragen ist, gebührende Sorgfalt verwendet wird.

Leder wird nur wenig importirt, da die Chinesen dasselbe — wenigstens einfaches — selbst anfertigen; der Verbrauch an lackirtem Leder ist sehr gering.

Spiegel kommen ziemlich viel aus Deutschland, sowohl mit als ohne Rahmen. Die Präservirung der Queckfilberauflage läßt noch zu wünschen übrig, und sollten unsere Fabrikanten darin wie auch betreffs der Verpackung sich ein Beispiel an den Englischen Fabrikanten nehmen.

Fensterglas wird fast ausschließlich aus Belgien importirt, mit welchem Lande kaum ein anderes in diesem Artikel konkurriren kann. Doch gehen größere Quantitäten Deutschen Fensterglases direkt nach dem Norden Chinas. In Tientsin importirte beispielsweise ein Deutsches Haus allein im Jahre 1878 über 18 000 Kisten aus Sulzbach a. M.

In Zündhölzern partizipirt Deutschland nur wenig an der Einfuhr; die meisten kommen aus Schweden und Norwegen, demnächst aus Oesterreich und England, während die Deutschen Fabrikate meist nur geringer Qualität sind, welche als Imitationen von Schwedischen Zündhölzern eingeführt werden.

Deutsche Seife konkurrirt erfolgreich mit den Fabrikaten anderer Länder, wenigstens in den gewöhnlichen Sorten. Die Chinesen sehen mehr auf gute Ausstattung und ein schönes Aeußere als auf feine Qualität.

Spielzeuge (toys) kommen zum größten Theil aus Deutschland, selbst die von England beorderte Waare.

Ultramarin wird in Hongkong in nicht unbedeutender Quantität importirt und sind die Deutschen Fabrikanten an der desfallsigen Einfuhr hauptsächlich betheiligt. Qualität und Aufmachung sind gut.

Seidene, Alpaka- und baumwollene Regenschirme aus Deutschland konkurriren mit Erfolg mit der Französischen und Englischen Waare.

Der Absatz an Kerzen ist in entschiedenem Abnehmen begriffen, der Konsum wird durch Petroleum ersetzt. Haupteinfuhr aus Holland.

Kautschuk und Gummi wird, soweit es für Maschinen bestimmt, vorzugsweise aus England importirt, in der Lieferung von Gummischuhen für Chinesen konkurriren neben den Amerikanern auch Deutsche Fabriken.

In Krystallwaaren ist wenig Handel, da der Bedarf ein sehr geringer, doch werden Krystallprismen in beträchtlichen Quantitäten und zum größten Theil aus Deutschland eingeführt; es wird bei diesem Artikel hauptsächlich auf billige Waare gesehen, welche dabei doch ein gutes Aussehen hat.

Verzeichniß der im Jahre 1880 von Deutschen Firmen Hongkongs aus Deutschland importirten Waaren.

		Werth: in Mex. Doll.
Anilinfarben		563 320
Baumwollene Strümpfe		1 450
Bier	6340 Kisten	50 195
Bijouterie-Waaren		1 725
Bisquits		4 793
Blei in Mulden	2755 Tonnen	229 000
Butter		9 380
Canevas	100 Ballen	1 300
Cement		20 350
Chemikalien		2 368
Cigarren	64 Mille	2 650
Cigarretten	336 „	947
Krystallprismen		7 650
Konfektionswaaren		2 790
Decken (Blankets)	615 Paar	3 635
Droguen		1 500
Eisen	619 Tonnen	25 500
Altes Hufeisen	5949 Pikuls	15 454
Diverses altes Eisen		27 355
Eisendraht	900 Faß	37 650
Eiserne Schränke		2 375
Farbwaaren	720 Pikuls	8 010
Flanelle	130 Stück	2 275
Glaswaaren		31 219
Gold- und Silberdraht:		
Golddraht		41 760
Silberdraht		11 950
Gummi arabicum		153
Gummiwaaren: 3600 Dutzend Strumpfbänder		1 450
400 Paar Schuhe		200
Knöpfe, Messing-	29 250 Gros	22 570
Lampen, 56 488 Stück, und 363 Kisten unbekannten Inhalts		70 832
Lampentheile: Brenner	750 Dutzend	1 956
Gestelle und Schirme		2 650
Lampendochte	1 Kiste und 16 330 Pfund	6 616
Leder und Lederfabrikate	172 Dutzend und 6 Kisten	4 525
„ lackirt	72 Dutzend	1 800
Lichte	300 Kisten	1 000
Liköre ꝛc.		6 220
Messing-Knöpfe, siehe Knöpfe.		
Messing, altes (old yellow metal)		53 877
Messer ꝛc.	1755 Dutzend	2 570
Musikdosen	2 „	400
Nadeln	476 250 000 Stück	163 400
Stecknadeln	1100 Schachteln	230
Parfümerien	9800 Dutzend und 91 Kisten	33 790
Papier		4 490
Perlen, imitirte	20 000 Stück	350
Pianos	9 „	2 130
Pistolen	200 „	170
Präserven		8 590
Revolver	1 355 Stück	2 125
Schweinfurter Grün		28 921
Schirme: Seidene	120 Dutzend und 7 Kisten	5 660
Alpaka	1160 „ „ 7 „	9 515
Baumwollene	225 „ „ 48 „	8 745
Gestelle	3200 „ „ — „	5 799
Schinken	237 Stück	1 300
Seife	5468 Dutzend und 81 Kisten	8 672
Selterwasser	500 Kisten	3 000
Spielwaaren	3 „	197
Silberwaaren	2 „	1 560
Stanniol	2 000 Blatt	85
Spanish Stripes	10 192 Stück	166 025
Stahl	15 251 Kisten	48 825
Stahl-Platten	816 Platten	1 125
Tuche: Broad cloth	9054 Stück und 2600 Yards	359 101
Narrow	684 „ „ — „	32 200
Pilot	— „ „ 24 000 „	37 500
Medium	3203 „ „ 18 954 „	131 842
Union	1616 „ „ — „	53 350
Theer	25/1 und 25/2 Fässer	200

		Werth: in Mex. Doll.
Uhren	6 500 Stück	19 890
Ultramarin	1 636 Pikuls	22 756
Wein	70 Kisten	600
Wollenwaaren: Strümpfe, Handschuhe ꝛc.	7000 Paar	7 525
Wurmkuchen	72 Dutzend Flaschen	216
Zink	213 Tonnen und 3 442 Platten	28 100
Zink-Bleche	62 Pikuls	683
Zündhölzer	937 Kisten und 21 300 Gros	52 276
Zündhütchen	2 000 000 Stück	270
Diverse Konsumtibilien		4 665
		2 539 308
Von zwei Deutschen Firmen ist es nicht möglich gewesen, Importlisten zu erhalten, der Werth der von ihnen im gedachten Jahr aus Deutschland bezogenen Importen dürfte auf		350 000
zu veranschlagen sein.		
	Summe	2 889 308

Waaren nichtdeutschen Ursprungs, aber in Deutschland gekauft und von dort bezogen.

Streichhölzer	3 669 Kisten und 52 450 Gros	163 035
Bier, Wiener	2 950 Kisten	81 380
Elfenbein	18 Pikuls	2 610
Wallroßzahn	363 Kilogramm	
Kerzen	5 000 Kisten	10 970
Papier		300
Spirituosen		120
Weine		146
	Summe	258 561

Der Gesammtwerth der im Jahre 1880 von den Deutschen Firmen Hongkongs aus Deutschland bezogenen Waaren beläuft sich hiernach auf 3 147 869 Dollar oder zum Kurse von 3,95 auf 12 434 082,55 Mark.

Von dieser Summe entfallen auf Waaren Deutschen Ursprungs 11 412 766,60 Mark,

auf in Deutschland gekaufte Waaren nicht Deutschen Ursprungs 1 021 305,95 Mark.

Der Werth der von Englischen Häusern aus Deutschland bezogenen Waaren hat leider nicht festgestellt werden können, den Importen der Deutschen Häuser gegenüber dürfte er jedoch nur unbedeutend sein.

I.]

Amoy.

Schifffahrtsbericht für 1881.[1])

Der nachstehende Bericht verfolgt als Hauptzweck, möglichst schnell Auskunft über die Schifffahrt des letzten Jahres zu geben. Für eine erschöpfende Darstellung aller einschlägigen Verhältnisse darf auf die früheren Berichte verwiesen werden. Einiges hierher gehörige Material, welches zur Zeit noch nicht beschafft werden kann, wird dem später folgenden allgemeinen Bericht über den Handel vorbehalten werden müssen.

Die nach der Liste des Zollamts aufgestellte tabellarische Uebersicht über den Schiffsverkehr möge hier zunächst Platz mit dem Bemerken finden, daß in der Zählung der Deutschen Schiffe eine geringfügige Abweichung von der bezüglich konsularischen Statistik bemerkbar ist.

Schifffahrtsbewegung im Hafen von Amoy während des Jahres 1881.

Nationalität.	Dampfschiffe.								Segelschiffe.								Zusammen.	
	Angekommen.				Abgegangen.				Angekommen.				Abgegangen.					
	Mit Ladung.		In Ballast.		Mit Ladung.		In Ballast.		Mit Ladung.		In Ballast.		Mit Ladung.		In Ballast.		Gesammtzahl.	Gesammt-Tonnengehalt.
	Zahl.	Tonnengehalt.	Zahl.	Tonnengehalt.	Zahl.	Tonnengehalt.	Zahl.	Tonnengehalt.	Zahl.	Tonnengehalt.	Zahl.	Tonnengehalt.	Zahl.	Tonnengehalt.	Zahl.	Tonnengehalt.		
Britische	435	313 968	101	100 480	432	318 313	106	97 018	59	20 381	8	2 675	31	11 490	39	12 793	1211	877 118
Amerikanische	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2 494	—	—	2	560	7	2 214	17	5 268
Deutsche	13	7 149	5	1 854	8	4 674	9	4 134	104	33 042	12	4 133	80	24 840	33	11 390	264	91 216
Französische	—	—	—	—	—	—	—	—	1	226	—	—	1	226	—	—	2	452
Niederländische	4	3 376	—	—	4	3 376	—	—	3	1 096	—	—	2	856	1	240	14	8 944
Dänische	5	2 870	2	1 556	5	2 870	2	1 556	7	1 578	1	239	5	1 137	3	758	30	12 564
Spanische	22	9 690	—	—	23	10 104	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	19 794
Schwedische und Norwegische	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1 308	1	289	4	958	1	223	11	2 778
Russische	1	811	1	811	1	811	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2 433
Siamesische	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1 346	1	240	4	1 586	—	—	8	3 172
Japanische	—	—	1	826	—	—	1	826	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1 652
Chinesische	12	8 019	3	2 520	16	10 983	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	21 522
Ohne Flagge	—	—	—	—	—	—	—	—	1	417	—	—	—	—	1	417	2	834
Zusammen	492	345 883	113	108 047	489	351 131	118	103 534	191	61 888	23	7 576	129	41 653	85	28 035	1640	1 047 747

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 607.

Die Zahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe betrug also in 1881 1640, gegen 1450 in 1880, der Tonnengehalt derselben 1 047 747, gegen 926 951 Tonnen in 1880, so daß also eine Zunahme von 190 Schiffen und 120 796 Tonnen zu verzeichnen ist. Vermeiden wir die Doppelzählung, die in der gesonderten Aufführung der Ankunft und des Abgangs eines Schiffes liegt, und beschränken uns auf die Zahl der Einklarirungen, so finden wir, daß 92 Schiffe mehr als im Vorjahre im Hafen von Amoy angekommen sind und daß der Tonnengehalt um 59 011 Tonnen zugenommen hat.

Eine Vergleichung der beiden Jahre 1881 und 1880, bei welchen, falls nichts besonderes bemerkt, nur, wie soeben, die Einklarirungen berücksichtigt werden sollen, ergiebt für die einzelnen Flaggen die folgenden Resultate:

Dampfschiffe.

Englische.....	1881	536	Schiffe von	414 448 Tonnen,
	1880	475	„ „	364 832 „
Zunahme in 1881		61	Schiffe von	49 616 Tonnen.

Auffällig ist die große Zahl der in der Liste des Zollamts als in Ballast angekommen und abgegangen aufgeführten Dampfschiffe. Es sind eingegangen ohne Ladung für Amoy:

in 1881	101	Dampfschiffe	von	100 480 Tonnen,
„ 1880	2	„	„	1 281 „

Weniger bedeutend ist der Unterschied bei den abgegangenen Dampfschiffen. Die Zahlen sind:

für 1881	106	Dampfschiffe	von	97 018 Tonnen,
„ 1880	63	„	„	57 387 „

Man würde fehlgehen, wollte man aus den vorstehenden Zahlen schließen, daß die Britischen Dampfschiffe im letzten Jahre unter ungünstigeren Verhältnissen gefahren sind, als bisher; die Erklärung dürfte vielmehr zum Theil darin zu suchen sein, daß die Schiffe der zwischen England und China regelmäßig verkehrenden Holt'schen Linie, die sogenannten blue-funnel Dampfschiffe, jetzt regelmäßig die Rhede von Amoy anlaufen, aber lediglich um Chinesische Passagiere abzusetzen. Das dabei beobachtete Verfahren verdient, mit einem Worte erwähnt zu werden. Die bevorstehende Ankunft des Dampfschiffes wird telegraphisch von Hongkong angezeigt; sobald dasselbe in Sicht kommt, werden die Agenten durch die am Signalstock der Zollbehörde aufgezogenen Flaggen hiervon benachrichtigt, es wird sofort eine größere Zahl von Booten zur Aufnahme der Passagiere auf die Außenrhede gesandt, das Dampfschiff hält nur, ohne zu ankern, und kaum ist eine Stunde vergangen, so setzt es seine Reise nach Schanghai fort, nachdem es einige hundert Chinesische Deckpassagiere abgesetzt und damit immerhin eine runde Summe verdient hat.

Auf Ladung weder für, noch von Amoy wird natürlich von vornherein nicht gerechnet; diese Schiffe erscheinen aber in der Liste der Zollbehörde als in Ballast ein- und ausgegangen.

Eine Anfrage bei dem Zollamt hat überdies ergeben, daß im letzten Jahre alle Dampfschiffe, welche ohne Ladung für oder von Amoy unsern Hafen nur berührten, als „in Ballast" aufgeführt sind, während früher unter diese Rubrik nur solche Schiffe gerechnet wurden, die überhaupt leer waren, und nicht solche, welche, wie dies bei den regelmäßigen Küstenlinien häufiger der Fall ist, nur Ladung von anderen Häfen oder für dieselben an Bord hatten.

Es ist also, und es schien nöthig, diesen Punkt aufzuklären, aus dem Umstande, daß 101 Englische Dampfschiffe, gegen 2 im Vorjahre, in Ballast eingegangen sind, nicht zu schließen, daß hiermit eine nachtheilige oder sonst wesentliche Veränderung angezeigt sei, und es ist vielmehr auch für diese Berichtperiode zu konstatiren, daß die Betheiligung Britischer Dampfschiffe an dem Verkehr dieses Hafens zugenommen hat, und zwar, wie oben nachgewiesen, um 61 Schiffe und 49 616 Tonnen, das heißt mehr, als die Gesammtzunahme des letztjährigen Dampfschiffsverkehrs, welcher nur 58 Schiffe und 46 033 Tonnen ausmacht.

Eine Abnahme ist zunächst für die Landesflagge zu konstatiren.

Die Zahl der eingegangenen Chinesischen Dampfschiffe hat sich von 31 mit 19 689 Tonnen auf 15 mit 10 539 Tonnen verringert, ein Umstand, der bei dem sonstigen Stande der Geschäfte der „China Merchants"-Kompagnie nur so zu deuten sein dürfte, daß die Amoy berührenden Routen keine besondere Anziehung für die einheimische Gesellschaft geboten haben. Die Dampfschiffe derselben sind noch immer die einzigen Schiffe fremder Bauart, welche die Drachenflagge führen, und die Kompagnie wird wohl noch längere Zeit, wie allein Subsidien von der Chinesischen Regierung erhalten, so auch in der Benutzung von Dampfschiffen eine einem Monopole gleichkommende Bevorzugung genießen; denn nur eine so situirte Gesellschaft ist im Stande, der mächtigen Konkurrenz der fremden Dampfschiffs-Rhedereien mit Erfolg entgegenzutreten. Bemerkenswerth ist vielleicht auch, daß die Chinesen nur Dampfschiffe, aber keine Segelschiffe fremder Bauart erworben haben, woraus zu ersehen, daß auch von den einheimischen Kaufleuten die entschiedene Ueberlegenheit der ersteren über die letzteren erkannt und gewürdigt wird.

Von Dänischen Dampfschiffen war vorher nach Amoy nur das der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft gehörige Schiff behufs am Kabel auszuführender Reparaturen gekommen, im letzten Jahre sind aber auch Dänische Handelsdampfschiffe fünfmal in unseren Hafen eingelaufen.

Die im letzten Jahresbericht erwähnte neubegründete Dampfschiffsverbindung der Häfen Javas mit Amoy ist auch im Jahre 1881 aufrechterhalten worden, aber da nur alle drei Monate ein Schiff expedirt wird und dasselbe nicht direkt nach Java geht, sondern auch die Häfen von Hongkong, Macao, Manila und Macassar berühren muß, so ist diese Konkurrenz, bis jetzt wenigstens, seitens der Segelschiffe kaum empfunden worden.

Von Spanischen Dampfern, welche, neben einer Englischen Linie, den Verkehr mit Manila vermitteln, sind statt 28 nur 22 Einklarirungen verzeichnet. Wenn der Unterschied auch nur geringfügig ist, so dürfte derselbe, wie andere Anzeichen, darauf hindeuten, daß die Englische Konkurrenz auch hier ihre Ueberlegenheit beweist.

Zwei Britische Dampfer sind auf dieser Linie in beständiger Fahrt, und zwar von 395 bezw. 514 Register-Tonnen, und dieselben sind mit genügend kräftigen Maschinen versehen, daß sie auch bei stürmischem Wetter und gegen den starken Passat eine Durchschnittsfahrt von 10 Meilen pro Stunde machen können. Da es sich hauptsächlich um die Herbeiziehung des einheimischen Passagierverkehrs handelt, so ist eine derartige Geschwindigkeit nothwendig. Die Schiffe sind in jeder Beziehung gut ausgerüstet, ausreichend bemannt, Kapitän, Offiziere und Ingenieure werden genügend bezahlt, um tüchtige Leute festzuhalten, und so sind die Schiffe immer in vorzüglichem Zustande, machen gute Reisen, vermeiden Unglücksfälle und sind daher so beliebt, daß sie keinerlei Konkurrenz zu fürchten haben. So erzielt die Verwaltung Einnahmen, welche die liberalen Aufwendungen vollständig rechtfertigen.

Von den Deutschen Dampfschiffen, welche es von 8 auf 18 Einklarirungen gebracht, wird weiter unten des Näheren die Rede sein.

Von den 605 Dampfschiffen, welche in unseren Hafen einklarirten, gehörte die überwiegende Anzahl festen Küstenlinien an. Auf die Linie Hongkong, Swatau, Amoy und Futschau bezw. Formosa kamen 266 Einklarirungen, auf die Route Amoy—Manila 63, Amoy—Singapore 40, Schanghai—Amoy—Swatau 179, zusammen 548 Einklarirungen. Von den übrigen 57 Ankünften waren 35 von solchen Dampfschiffen, die hier für Amerika und Europa luden.

Die Größe der Dampfschiffe, welche zwischen Hongkong und Futschau laufen, ist 674, 820 und 862 Register-Tonnen, derjenigen, welche auf der Linie Hongkong und Formosa fahren, 277, 366 und 510 Tonnen. Die neueren Schiffe der Schanghai-Linie haben 893 und 919 Tonnen, die Singapore-Dampfschiffe ungefähr 1000 Tonnen, die Frachtdampfschiffe von England ungefähr 1300 bis 1500 Tonnen.

Segelschiffe.

Es möge nun eine kurze Uebersicht über die Segelschifffahrt der verschiedenen Nationen für unsern Hafen folgen.

Angekommene Englische Segelschiffe:

1881	67	Schiffe	von 23 056	Tonnen,
1880	48	„	„ 16 181	„
Zunahme in 1881	19	Schiffe	und 6 875	Tonnen.

Amerikanische Segelschiffe:

1881	8	Schiffe	von 2 494	Tonnen,
1880	2	„	„ 1 142	„
Zunahme in 1881	6	Schiffe	und 1 352	Tonnen.

Deutsche Segelschiffe:

1881	116	Schiffe	von 37 175	Tonnen,
1880	103	„	„ 30 973	„
Zunahme in 1881	13	Schiffe	und 6 202	Tonnen.

Von anderen Flaggen klarirten ein:

Dänische Segelschiffe	8,
Schwedische und Norwegische	6,
Niederländische	3,
Siamesische	4,
Französisches	1,

und es zeigen sich bei denselben keine nennenswerthen Veränderungen.

Die Gesammtzahl der im Jahre 188 1einklarirten Segelschiffe war 214, ihr Tonnengehalt 69 464 Tonnen, 34 Schiffe und 12 978 Tonnen mehr als im Vorjahre.

Um diese Zahlen hier noch ausdrücklich einander gegenüber zu stellen, finden wir gegen die obigen 69 464 Tonnen der Segelschiffe 453 930 Tonnen der Dampfschiffe.

Aussichten der Segelschiffe.

Die Frage der Verdrängung der Segelschiffe durch die Dampfschiffe ist eine für die hier vertretenen Deutschen Interessen so wichtige, daß ihr auch an dieser Stelle wiederholt, soweit der Hafen von Amoy in Betracht kommt, eine Besprechung gewidmet werden muß.

Wir sahen soeben, daß die Zahl der Segelschiffe und ihr Tonnengehalt im letzten Jahre zugenommen hat.

Man giebt sich nun in den interessirten Kreisen der Segelschiffskapitäne und Agenten der Hoffnung hin, daß, obschon die größeren in der Swataufahrt beschäftigten Segelschiffe dort erhebliche Einbuße erlitten haben und durch Dampfschiffe verdrängt worden sind, doch die kleineren in der Amoyfahrt engagirten Fahrzeuge noch auf längere Zeit hinaus wenigstens ihre jetzige Stellung behaupten werden. Man sagt zur Unterstützung dieser Ansicht, die Swatau-Kaufleute hätten immer größere Schiffe gebraucht und seien durch die Bedeutung ihres Geschäfts in der Lage, große Dampfschiffsladungen kommen zu lassen, in Amoy aber beschränkten die Chinesen sich mehr auf krämerhafte Unternehmungen; sie besäßen nicht genügendes Betriebskapital, um größere Fahrzeuge zu befrachten und große Quantitäten mit der bei Dampfschiffen nöthigen Beschleunigung auszuladen und abzusetzen.

Es mag dahingestellt bleiben, ob die obige Charakterisirung der Verhältnisse der Chinesischen Befrachter in Amoy und Swatau durchaus zutreffend ist, man möge sich aber doch in den Kreisen der interessirten Deutschen Rheder durch derartige Erwägungen nicht in eine trügerische Sicherheit wiegen lassen. Die Schiffsagenten verdienen im Allgemeinen an den Segelschiffen mehr, und es ist nicht zu erwarten, daß sie ihren Einfluß geltend machen, um die ihnen weniger willkommenen Dampfschiffe hierher zu ziehen, aber das allgemeine Deutsche Rhederei-Interesse dürfte doch auch in Amoy dafür sprechen, daß möglichst bald Deutsche Dampfer in größerer Zahl in die hiesige Fahrt eintreten. Die Thatsache, daß jeder Zuwachs im Frachtverkehr an hiesiger Küste den Dampfschiffen zufällt, ist so oft erhärtet worden, daß dieser Punkt als völlig erwiesen gelten darf. Wie die Chinesischen Kaufleute aber überhaupt nicht konservativ sind, so werden auch die kleinen Amoy-Händler, so sollte man meinen, unschwer eine Kombination finden, durch welche ihnen ermöglicht wird, die vortheilhafteren Dampfschiffe zu benutzen.

Daß man die Deutschen Segelschiffe hier weiterfahren läßt, so lange sie genügenden Verdienst haben, ist ja recht und gut, aber es gilt, zu verhindern, daß Dampfschiffe anderer Nationen jeden Fußbreit an Terrain okkupiren, den jene verlieren, und das kann nur geschehen, wenn Deutsche Dampfschiffe am Platze sind. Es ist deshalb mit Freuden zu begrüßen, daß in Flensburg sich eine Gesellschaft gebildet hat, deren Zweck es ist, Dampfschiffe für die Küstenschifffahrt in China zu erbauen, und da im Vorstande sich Männer befinden, welche die hiesigen Verhältnisse aus langjähriger Erfahrung kennen, so dürften die zu erbauenden Schiffe allen Bedürfnissen entsprechen. Eine schnelle Benutzung aller neuen Verbesserungen werden sich unsere Schiffbauer wohl angelegen sein lassen.

Hier darf vielleicht erwähnt werden, daß gegen das Bewachsen der Schiffe, welches die Fahrt so erheblich verlangsamt, im letzten Jahre von einem Englischen Beamten in Singapore, Dr. Dennys, ein neues Verfahren entdeckt worden und das Geheimniß von einer Englischen Gesellschaft um einen hohen Preis erworben worden ist. Der Aufmerksamkeit unserer Rheder sei diese Erfindung hiermit empfohlen.

Andere Verbesserungen, die neuerdings in der hiesigen Englischen Presse empfohlen worden sind, betreffen die Ventilation des Schiffsraumes und das Anstreichen des Schiffskörpers mit grauer oder weißer Farbe, beides Maßregeln, welche für die Erhaltung der Waaren im tropischen Klima von großer Bedeutung zu sein scheinen und welche die Beachtung unserer Rheder um so mehr verdienen dürften, als sie mit geringen Kosten ins Werk gesetzt werden können.

Eine Neuerung, welche als für Passagierdampfschiffe wichtig erscheint, ist das Verlegen der Kajüten I. Klasse und des entsprechenden Platzes auf dem Verdeck auf die Mitte des Schiffes, welche Plätze wegen der Entfernung von der Schraube, der reineren Luft und aus anderen Gründen weit komfortabler sind, als der Hintertheil des Dampfschiffs.

Es kann wohl kein Zweifel sein, daß derjenige, welcher derartige Verbesserungen zuerst einführt, seinen Konkurrenten einen Vorsprung abgewonnen hat, und auch Kleinigkeiten sind in dieser Hinsicht nicht zu vernachlässigen; beispielsweise ist eine kräftige Dampfpfeife von Bedeutung.

Frachtgeschäft.

Ueber das Frachtgeschäft im Jahre 1881 geben die folgenden Notizen Auskunft, welche hauptsächlich aus einem zur Verfügung gestellten Berichte eines hiesigen Schiffs-Agenturgeschäftes entnommen sind.

Man kann das Jahr 1881, obschon nicht so günstig wie sein unmittelbarer Vorgänger 1880, doch für die in der Amoyfahrt beschäftigt gewesenen Segelschiffe als ein im ganzen lohnendes bezeichnen, wenn auch zeitweise das Angebot von Räumte zu groß war und die Frachtsätze entsprechend heruntergingen.

Zu Anfang des Jahres übte die frühe und ziemlich gute Zuckerernte auf Formosa einen günstigen Einfluß auf die Frachten aus, und es fanden in den ersten drei Monaten, mit nur ganz einzelnen Ausnahmen für südliche Bestimmungen, die hier eintreffenden Fahrzeuge prompte und lohnende Aufnahme in der Zuckerfahrt von Formosa sowohl nach Japan, als den Nordchinesischen Häfen, letztere meist in Verbindung mit Retourladungen von Nordprodukten nach hier. Die Wiedereröffnung von Niutschuang brachte ebenfalls gute Frage auf für direkte Reisen nach jenem Platze und retour, und diese in Verbindung mit den Zuckerfrachten hielten bis Ende Mai die Raten sehr lohnend. Nachdem alsdann die Zuckervorräthe auf Formosa sehr geschmälert und die Schiffe fast ausschließlich auf direkte Beschäftigung nach den Nordhäfen angewiesen waren, machte sich das allmälige Weichen in den Bezahlungen bemerkbar, welches in den Südwest-Monsoonmonaten Juni, Juli und August fast durchgehends eine sich wiederholende Erscheinung in der Frachtfahrt an hiesiger Küste ist, und erst als im September die Zeit herangerückt war, wo wieder neue Produkte in Niutschuang zum Verladen fertig wurden, fand abermals ein sehr reges Befrachtungsgeschäft zu steigenden Raten statt, welches wiederum dem größten Theile der Amoyflotte Beschäftigung verlieh. Seitdem diese Fahrt infolge der vorgerückten Jahreszeit aufhören mußte, verliefen die restirenden drei Monate des Jahres sehr ruhig, und außer einigen Südfrachten, die für Schiffe, welche die Küste zu verlassen wünschten, ganz gut bezahlten, machte sich für die inzwischen von Niutschuang retournirte bedeutende Flotte in der Nordfahrt so wenig Begehr bemerkbar, daß ein großer Theil der Schiffe sich genöthigt sah, Amoy in Ballast zu verlassen, um im Norden Beschäftigung zu suchen.

Mit den südlichen Reishäfen ist während des Jahres nur ein ganz geringes Geschäft gemacht worden, welcher Umstand daraus herzuleiten ist, daß einestheils wegen recht guter Reisernten am Platze keine Zufuhren von Bedeutung erfordert wurden, anderentheils auch die hohen Reispreise im Süden eine Konkurrenz mit Zufuhren von Schanghaikorn nicht gestatteten. Seitdem der zunehmende einheimische Bedarf für die auf Java fabrizirten Oelkuchen — welche früher den Hauptausfuhrartikel nach Amoy bildeten — die Preise so wesentlich gesteigert hat, daß dieser Artikel nicht mehr gegen die vom Norden zugeführten Bohnenkuchen aufkommen kann, fehlt es leider an Retourfrachten von den Javahäfen hierher gänzlich, und dies ist der Grund, weshalb das Javageschäft, welches ohnehin schon zum Theil durch die Singapore-Dampfschiffe angezogen wurde, bei den Amoyschiffen weniger Anklang fand, solche freilich, wie schon vorher erwähnt, ausgenommen, die auf Hausfracht reflektirten, welche ihnen auf Java fast stets zu Gebote steht. Die Zahl der in Amoy effektuirten Charters für Segelschiffe betrug etwa 150.

Zur Vergleichung der in den beiden letzten Jahren für die wichtigsten Reisen bezahlten Raten kann folgende Aufstellung dienen.

	Höchste.	Niedrigste.
Takao—Yokohama.		
1880	38 Cts.	32½ Cts.
1881	40 „	30 „
Monatsfracht:		
1880	14½ „	12½ „
1881	15 „	10½ „
Formosa—Tschifu—Amoy.		
1880	45 „	34½ „
1881	51½ „	35 „
Formosa—Tientsin—Niutschuang—Amoy.		
1880	69 „	58 „
1881	75 „	55½ „
Niutschuang und zurück.		
1880	45 „	25 „
1881	43 „	23 „
Tschifu und zurück.		
1880	32 „	23 „
1881	38 „	15 „
Amoy—Tientsin—Niutschuang—Amoy.		
1880	67 „	55½ „
1881	52½ „	46½ „
Amoy nach Java.		
1880	40 „	30 „
1881	46 „	21½ „
Amoy nach Bangkok und zurück.		
1880	50 „	41½ „
1881	48½ Cts.	

Diese Raten verstehen sich pro Pikul von 133⅓ Pfund Englisch.

Während im Dezember 1880 die Zuckerfrachten ab Formosa schon im vollen Gange waren, blieb diese Beschäftigung bis jetzt durch die sehr späte Ernte dieser Saison leider fast gänzlich aus, und die Zufuhren dieses Artikels nach den Küstenplätzen Formosas sind bis heute so gering gewesen, daß kaum auf ein regeres Geschäft nach dieser Richtung hin vor Ablauf der Chinesischen Neujahrsfestlichkeiten, d. h. Ende Februar, zu rechnen ist. Sobald indessen der neue Zucker reichlicher hereinkommt, ist kaum zu bezweifeln, daß Tonnage sich wieder einer besseren Nachfrage erfreuen wird, doch hängt es ganz vom quantitativen Ausfall der Ernte ab, ob das diesseitige Befrachtungsgeschäft von Amoy sich mit dem vorjährigen wird messen können.

Für die Amoy-Befrachter sind ihre Unternehmungen im verflossenen Jahre, besonders mit Bezug auf das Nordgeschäft, nicht sehr befriedigend ausgefallen, und man hat sowohl auf die Zuckerladungen von Formosa, durch Ueberhäufung des Lagers in den Chinesischen Nordhäfen, wie größtentheils auf die vom Norden hierher gebrachten Produktenladungen bedeutende Summen verloren. Die Veranlassung gab nicht unwesentlich die große Anhäufung von Nordprodukten in Swatau, welche der zeitweiligen Einfuhrsstockung in jenem Platze im verflossenen Jahre voranging, und die von dortaus stattfindende Ueberschwemmung der Umgegend von Amoy mit jenen Artikeln, und es haben eigentlich nur die Frühjahrs- und die letzten Herbstzufuhren vom Norden einen Ueberschuß erzielt.

Die gleichfalls für die Zwecke dieses Schiffahrtsberichts ausgearbeiteten Aufstellungen einer zweiten hiesigen Schiffsagentur bestätigen die obigen Angaben im Allgemeinen, wenn auch das Schiffsgeschäft des vergangenen Jahres in etwas weniger günstigem Lichte aufgefaßt ist. Es wird ebenfalls hervorgehoben, daß im Anfang des Jahres ungewöhnlich hohe Frachtraten bezahlt wurden, daß die Preise sehr heruntergingen in der Zeit von Juni bis August, weil die Chinesischen Importeure schlechte Geschäfte gemacht hatten, daß im September eine Aenderung zum Besseren eintrat und am Schlusse des Jahres sich wegen Verspätung der Formosa-Zuckersaison eine größere Anzahl unbeschäftigter Schiffe hier befand und ein Theil derselben genöthigt war, suchend zu versegeln. Auch wird der Rückgang in der Javafahrt betont und gleichfalls auf den mangelnden Import an Oelkuchen zurückgeführt.

Daß der Verkehr zwischen Amoy und den Britischen Kolonien der Straits' Settlements, sowie den Spanischen Philippinen fast ausschließlich in den Händen der Dampfschiffslinien sich befindet, ist schon früher hervorgehoben worden.

In den Monaten Oktober bis Dezember 1881 ist überhaupt kein einziges Deutsches Schiff mit Passagieren von hier expedirt worden, und man kann sagen, daß in der Passagierfahrt die Dampfschiffe schon einen vollständigen Sieg davongetragen haben.

Dieser zweite Bericht erwähnt noch eines Versuches, der im Frühjahr 1881 gemacht wurde, Dampfschiffe auf der Route Niutschuang—Tschifu—Amoy zu verwenden, und es wird hinzugefügt, daß dieser Versuch, nachdem zwei Dampfschiffe von Chinesen so verwandt worden waren, nicht wiederholt worden ist. Als Grund hierfür wird angegeben, daß, da die aus dem Norden kommenden Ladungen von Bohnenkuchen und Bohnen wegen Mangels an passenden Lagerräumen größtentheils aus dem Schiffe verkauft werden müssen, die Dampfschiffe zu kostspielig sind, um die längere Liegezeit möglich zu machen. Es scheint indeß nicht ausgeschlossen, daß bei günstigeren Importkonjunkturen der Versuch, auch auf dieser Linie Dampfschiffe für Segelschiffe zu substituiren, wiederholt werden wird, so daß die oben dieserhalb ausgesprochenen Befürchtungen durch die hier erwähnte Thatsache nicht entkräftet werden.

An dem Export von Thee nach New-York betheiligte sich nur ein Deutsches Segelschiff; im Uebrigen kamen meist Englische Dampfschiffe zur Verwendung.

Für den Zuckertransport von Formosa nach Australien wurde im Frühjahr ein Deutsches Schiff gechartert, welches 2 Pfd. Sterl. 5 Schill. pro Ton für die Reise von Takao nach Sydney erhielt. Ein anderes Deutsches Schiff erhielt im Herbst eine Zuckerfracht nach dem Kanal für Order, und die Rate für diese Reise war 3 Pfd. Sterl. pro Ton.

Die Einnahmen der von hier fahrenden Dampfschiffe lassen sich nicht feststellen, doch wird nicht angenommen, daß die erzielten Gewinne überall besonders befriedigende waren; denn es sind theilweise sehr niedrige Raten acceptirt worden. Die nach den Südhäfen fahrenden Dampfschiffe scheinen das beste Resultat aufzuweisen zu haben.

Verkehr Deutscher Schiffe.

Es kann nunmehr dazu übergegangen werden, mit Hülfe der im Konsulat geführten Register die Bewegung der Deutschen Schiffe noch eingehender zu besprechen.

Die nachfolgenden Uebersichten zeigen im Einzelnen, aus welchen Häfen die Schiffe kamen oder wohin sie gingen, ob sie Ladung hatten oder in Ballast waren.

Angekommen mit Ladung.

Von	mit	Schiffe.	Tonnen.
Niutschuang ...	Bohnen, Bohnenkuchen, Bohnenöl, Nudeln 2c.	43	13 517,17
Tschifu	desgleichen	48	15 950,34
Tientsin	Knochen	1	257,79
Schanghai	Reis, Weizen, Baumwolle 2c.	1	383,63
Ningpo	desgleichen	1	287,09
Futschau	Ladung für Taiwanfu	1	647,61
Kilong	Steinkohle	1	334,37
Tamsui	Theeproben, Kontanten, Opium 2c.	1	392,56
Takao	Früchte	1	11,98
Tainanfu	Zucker, Kontanten, Opium, Weizen 2c.	6	3 127,45
Swatau	verschiedenen Waaren	3	1 942,83
Hongkong	Oelkuchen, Feuersteinen, Sapanholz 2c.	9	3 668,44
Saigon	Reis und Fisch	2	576,60
Surabaya	hauptsächlich Oelkuchen	3	1 009,58
Batavia	desgleichen	1	238,98
	Zusammen	122	42 346,42

Angekommen in Ballast bezw. angekauft.

	Schiffe.	Tonnen.
Von Wladiwostock	1	367,09
„ Hongkong	2	525,69
„ Swatau	3	1 491,17
„ Taiwanfu	4	1 475,28
Zurückgekehrt wegen ungenügenden Ballastes	1	384,81
Auf einen Steuermann wartend	1	249,97
Angekauft in Amoy	2	299,07
Zusammen	14	4 793,08

Mit Ladung ..... 122 Schiffe von 42 346,42 Tonnen.
In Ballast bezw. angekauft .. 14 „ „ 4 793,08 „
Zusammen 136 Schiffe von 47 139,50 Tonnen.

Abgegangen mit Ladung.

Nach	mit	Schiffe.	Tonnen.
Niutschuang ...	hauptsächlich Zucker, Kandis, Hanfsäcken 2c.	23	8 026,16
Tschifu	desgleichen	11	2 949,80
Tientsin	hauptsächlich Zucker und Kandis	5	1 370,35
Schanghai	gemischter Ladung von Hongkong	1	986,78
Ningpo	verschiedener Chinesischer Ladung	1	287,09
Futschau	dergleichen	1	400,41
Taiwanfu	Opium, Kontanten, Hanfsäcken und Matten	30	10 134,99
Takao	dergleichen	10	3 208,99
Südkap von Formosa	Baumaterialien für den Leuchtthurm	1	392,56
Swatau	Bohnen, Bohnenkuchen 2c. (hauptsächlich Ladung von Niutschuang)	4	2 190,07
Hongkong	hauptsächlich Bohnen und Bohnenkuchen von Niutschuang	3	1 093,78
Bangkok	Steinen, eisernen Pfannen, Thonwaaren 2c.	1	294,98
Singapore	dergleichen	1	310,95
Batavia	Fliesen, eisernen Pfannen, Thonwaaren 2c.	1	238,98
Samarang	Fliesen	3	1 295,56
New-York	Thee	1	698,47
	Zusammen	97	33 879,92

Abgegangen in Ballast.

	Schiffe.	Tonnen.
Nach Niutschuang	2	583,93
„ Tschifu	6	2 287,37
„ Schanghai	1	11,98
„ Futschau	3	1 333,42
„ Kilong	2	809,45
„ Takao	3	648,57
„ Taiwanfu	1	359,78
„ Swatau	3	1 399,95
„ Hongkong	2	703,87
„ Saigon	1	249,97
„ Bangkok	1	249,97
„ Nagasaki	5	1 464,23
„ Yokohama	1	298,00
„ Townsend	1	488,26
„ Guam	2	784,39
Zusammen	34	11 673,14

Man sieht, daß von 122 beladenen Schiffen 91 von Niutschuang und Tschifu einklarirten, und daß, mit Ausnahme von 7 Ankünften, alle von der Chinesischen Küste waren, wohin ja auch Hongkong geographisch gehört und deshalb hier mitgerechnet ist.

Bei den Bestimmungshäfen treten zu Niutschuang und Tschifu noch Taiwanfu und Takao auf Formosa als für unsere Schiffe am wichtigsten; es gingen 86 Schiffe dorthin von 131. Nur 18 Schiffe gingen nach anderen, als den Häfen der Chinesischen Küste.

Einen direkten Verkehr mit Deutschland vermittelten weder Deutsche Schiffe, noch hatten wir denselben in anderer Weise.

Die folgende Liste zeigt, welchen Heimathshäfen die hier verkehrenden Deutschen Schiffe angehörten, und daß 52 verschiedene Fahrzeuge an den 136 Einklarirungen betheiligt waren.

Heimathshäfen.	Zahl der Schiffe.	Tonnengehalt.
Altona	4	1 317,94
Apenrade	11	3 251,69
Arnis	1	367,09
Blankenese	3	956,58
Brake	1	698,47
Bremen	1	335,63
Danzig	2	732,02
Elsfleth	1	354,44
Emden	1	400,76
Flensburg	2	598,98
Hamburg	11	4 539,98
Heiligenhafen	3	716,54
Kiel	2	440,18
Königsberg	2	218,98
Lübeck	1	986,78
Neuhaus	1	310,95
Rostock	2	1 041,52
Sonderburg	2	600,60
Stralsund	1	357,67
Zusammen	52	18 226,80

Aus dieser Liste geht hervor, daß

Schleswig-Holstein ..... mit 28 Schiffen,
die übrigen Preußischen Provinzen .. „ 11 „
die Hansestädte ..... „ 13 „

vertreten waren.

An den 136 Einklarirungen nahmen die Dampfer mit 18 Nummern Theil, und zwar verkehrten hier vier verschiedene Fahrzeuge, ein Hamburger Dampfschiff von 648 Tonnen, die „China", welche neunmal hierher kam, ein Lübecker von 987 Tonnen, der „Phönix", welcher Amoy nur anlief, um einige Hebungsapparate zu landen, ein solches aus Heiligenhafen von 393 Tonnen, die „Welle", welche auch von der hiesigen Zollbehörde gechartert wurde, um die für den neuen Leuchtthurm auf dem Südkap von Formosa bestimmten Baumaterialien dorthin zu bringen und Amoy im Ganzen sechsmal besuchte. Die übrigen zwei Einklarirungen kommen auf das vierte Fahrzeug, ein kleines Dampfschiff von 12 Tonnen, welches von einer Deutschen Firma in Formosa hier erworben wurde, bei günstigem Wetter den Kanal passirte und zwischen Takao und Taiwanfu einige Monate lang zur Verwendung kam, dann aber, weil nicht mit einer genügend kräftigen Maschine versehen, nach Schanghai zum Verkauf gesandt wurde.

Das obengenannte Dampfschiff „China" versuchte, unter Leitung einer in Swatau und Takao auf Formosa etablirten Deutschen Firma, sich einen Antheil an dem Fracht- und Passagierverkehr mit Formosa zu erobern, mußte aber leider bald der übermächtigen, mit drei Dampfschiffen arbeitenden Englischen Konkurrenz weichen, scheint indeß zwischen Hongkong und Swatau lohnende Beschäftigung gefunden zu haben.

Eine Uebersicht über den hiesigen Deutschen Schiffsverkehr für die letzten 10 Jahre dürfte willkommen sein.

Es klarirten ein und aus:

Jahr.	Schiffe.	Tonnengehalt.
1872	325	78 124
1873	302	72 964
1874	251	62 527
1875	215	55 376
1876	274	74 966
1877	219	60 821
1878	319	92 083
1879	292	87 757
1880	219	74 798
1881	264	91 216

Man wird mit Freuden konstatiren, daß kein Rückgang stattgefunden hat, aber nach dem oben Gesagten auch den Werth dieser Thatsache nicht überschätzen, noch die Gefahr für die Zukunft verkennen.

Ueber die Besatzungsverhältnisse der Deutschen Schiffe dürfte es diesmal genügen, zu sagen, daß nach wie vor die Asiatischen Matrosen bei Weitem überwiegen, daß die Durchschnittszahl der Besatzung auch jetzt zwischen 12 und 13 Mann beträgt und daß 615 Mann hier angemustert, 578 Mann abgemustert wurden.

Ein Deutsches Schiff ist hier im Laufe des Berichtjahres verkauft worden, einem Schiffe mußte die Deutsche Flagge genommen werden, welche es unberechtigter Weise führte, und ein Schiff ging im hiesigen Konsulardistrikt verloren, und zwar in der Nähe von Dodd Island, auf welcher Insel ein Leuchtthurm im Bau begriffen ist. Das Wrack wurde einige Stunden lang von den Fischern geplündert, sobald aber die Beamten erschienen, wurde Schutz gewährt, und die Strandräuber haben schon einen Ersatz von 2200 Dollars gezahlt und ihre Bestrafung wird betrieben. Ein Deutsches Kriegsschiff war zur Zeit des Unfalls im Hafen und ging sofort in See, um Hülfe zu leisten.

Unser Hafen ist während des Vorjahres wiederholt von S. M. Schiffen besucht worden.

Ein Chinesisches Dampfkanonenboot war ebenfalls stets im Hafen und stand zur Disposition bei etwaigen Schiffsunfällen.

Seit dem 16. September 1881 haben unsere Schiffe die ihnen durch die Zusatzkonvention gewährten Vortheile genossen, und es ist z. B. die Verlängerung der Tonnengelderscheine von der Chinesischen Zollbehörde ohne jeden Anstand bewirkt, auch ist diese Vergünstigung nicht auf andere Nationen ausgedehnt worden.

I.]

Niigata.

Jahresbericht für 1881.[1])

Im Allgemeinen kann in Betreff des Handels von Niigata nur das im letztjährigen Bericht Gesagte wiederholt werden, und es bleibt der Platz für Deutsche Handelsinteressen ohne direkten Werth. Der Gesammt-Einfuhrhandel ist in den Händen von Japanern, die durch die ihnen durch die Mitzu Bischi-Dampfschiffsgesellschaft gebotenen Facilitäten ihren Bedarf direkt von Yokohama oder Osaka beziehen können, wobei sie keine Konkurrenz hiesiger ansässiger fremder Kaufleute zu befürchten haben, da denselben bei den unsicheren Geldverhältnissen eine direkte Einfuhr unmöglich ist.

Versprechungen und Hoffnungen auf Hebung des Handels durch Hafenanlagen und gesichertere Geldzustände erweisen sich von Jahr zu Jahr als illusorisch, und es wird für fremde Kaufleute nichts übrig bleiben, als einen Platz zu verlassen, der der darauf verwandten Zeit, Arbeit und pekuniären Opfer keine Rechnung trägt.

Eine letzte Aussicht auf lohnenden Handel bot bisher noch die Ausfuhr des Hauptproduktes dieser Provinz, Reis; doch seitdem Spekulationen, meist in Preisdifferenzen, und Einmischung der Regierung in diesen Handel die Preise auf einer unnatürlichen Höhe erhält, die jede lohnende Ausfuhr nach fremden Häfen ausschließt, sowie auch von der bevorstehenden Revision der Handelsverträge hierin kaum eine Besserung zu erwarten ist, hat auch dieser Artikel für den fremden Handel alles Interesse verloren.

Alle Importgeschäfte hier sind mehr oder weniger Kreditgeschäfte gegen Papier-Yen von stets wechselndem Werth, dessen Schwankungen in der Zeit vom Verkauf bis zum Zahlungstermin, meist 30 bis 40 Tage, oft größer sind, als der zu erzielende Gewinn, und zudem ist jede Sicherstellung durch Hypothezirung von Grund als dem einzigen in etwas Sicherheit bietenden Werthobjekt, da Japanische Gebäulichkeiten nicht zu versichern sind, durch die Verträge ausgeschlossen, wonach kein Fremder hier Grund besitzen kann, sowie den Japanern von der Regierung jede Hypothezirung von Grund an Fremde untersagt ist.

Vielleicht würde es hier lohnen, sich in Bergwerksunternehmungen zu interessiren, da mehrere fast unerschlossene Kohlen- und Kupferbergwerke sich in der Nähe befinden, zu deren Ausbeutung den Japanischen Besitzern Kapital und Kenntniß fehlt, doch stehen hier wieder die betreffenden Landesgesetze im Wege, die den Fremden weder Schutz, noch Rechte für ihre Bemühungen und Kapitalanlagen in solchen Unternehmungen bieten.

Der Werth des Einfuhrhandels in Schiffen unter Japanischer Flagge betrug etwa 500 000 Mark mehr, als im vorhergegangen Jahre, doch sind hieraus keine Schlüsse auf einen zunehmenden Einfuhrhandel zu ziehen, da die Anfuhren über Land und in Dschonken meist im Verhältniß abgenommen haben.

Zudem war der Einfuhrhandel meist schleppend und die Stimmung des Marktes gedrückt, und es sind bedeutende Vorräthe mit ins neue Jahr übergegangen.

Zu den Ausfuhrartikeln ist Folgendes zu bemerken:

Reis. Wie schon vorher angedeutet, haben hohe Einstandspreise die Ausfuhr dieses Artikels nach ausländischen Häfen verhindert, und das als ausgeführt verzeichnete Quantum ist nach Japanischen Häfen, meist Tokio, Osaka, Simonoseki und dem Hokaido, versandt worden.

Die Spekulation hier in Preisdifferenzen ist ziemlich bedeutend, und die Abschlüsse belaufen sich täglich auf 2000 bis 20 000 Koku (1 Koku etwa 130,41 Kilogramm), während die Preise sich meist nach den Hauptspekulationsmärkten, wie Tokio und Osaka, richten, wohin auch die Hauptverfuhr, je nach Bedarf der mit Reis zu deckenden Lieferungsabschlüsse stattfindet.

Thee und Kupfer kamen hier nur zur Verladung, um direkt nach Tokio an den Markt gebracht zu werden.

Geldverhältnisse. Papier-Yen, 10-, 5-, 2-, 1- und ½-Yen-Scheine, nur sehr wenig 20- und 10-Sen-Scheine, dagegen mehr Briefmarken und alte Kupfer-Käsch blieben die einzigen im Verkehr kursirenden Werthmittel, und es machte sich besonders im Einfuhrhandel, in Folge der schleppenden Geschäfte, ein fortwährender Geldmangel fühlbar, so daß für Geld 1¼ bis 1½ pCt. pro Monat bezahlt wurden, was die meisten Geschäfte hart drückte. Der Werth des Papier-Yen fiel von 165 für 100 Dollars oder Silber-Yen auf 181 bis Ende Mai, besserte sich bis 163 Ende August, verschlechterte sich wieder bis 173½ Ende September, um bis Ende Dezember wieder auf 167 zu steigen.

Schifffahrt. Die von der Mitsu Bischi-Dampfschiffsgesellschaft, die 18 ihrer Dampfschiffe während der Monate Mai bis Oktober hierher sandte, erzielten Resultate waren sehr günstig, da sie bei den hohen Frachtsätzen von 28 Yen pro Last für Stückgüter und 16 Yen pro Last für Reis meist volle Ladungen von hier erhielt. Die Dampfschiffsgesellschaft gewährt Vorschüsse auf alle mit ihren Dampfschiffen verladenen Waaren und empfängt solche schon im Voraus unter Vorschuß in ihre Waarenhäuser, wodurch sie das Frachtengeschäft hier fast ganz in Händen hat. Die Zahl der nach Europäischem Muster hier gebauten kleinen Segelschiffe nimmt stetig zu, und dieselben fahren meist an der Westküste und nach den Häfen der Insel Yezo.

Mehrere kleine Dampfschiffe von 10 bis 40 Lasten Tragfähigkeit vermitteln den Verkehr zwischen hier und der Insel Sado und den benachbarten Häfen. Die Flußschifffahrt ist ebenfalls um einige kleine Flußdampfschiffe, meist für den Personenverkehr, bereichert worden und zählt jetzt 6 Dampfschiffe.

Oeffentliche Arbeiten. Die in 1881 abgebrannten öffentlichen Gebäude, wie Stadthaus, Polizeiamt, Post und Telegraphenamt, wurden im Laufe des Jahres in Europäischem Stil, aber meist von Holz, wieder aufgebaut, während die Arbeiten an den Kanälen und zur Verbesserung der Flußufer auf das Allernöthigste beschränkt blieben.

Fischerei, Ackerbau und Bergwerke. Die Heringsfischerei lieferte einen guten Ertrag, aber meist sehr kleine Fische, während die Salmfischerei um 20 pCt. im Ertrag gegen das letzte Jahr zurückblieb.

---

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 519.

Die Reisernte hat durch Wurmfraß gelitten und ergab etwa 25 pCt. weniger, als im vorhergegangenen Jahre.

Erbsen, Baumwolle, Hanf und Ai (Polygonum tinctorium) lieferten gute Ernten, während solche von Rübsamen und Tabak nur mittelmäßig ausfielen und Weizen kaum 50 pCt. der vorjährigen Ernte ergab.

Dem Bergbau fehlten Kapital und geeignete Kräfte, so daß die Ausbeute von geringem Werth blieb. Das hier zur Verladung kommende Kupfer wird meist von den Akita-Gruben geliefert. An den Sado-Gold- und Silbergruben sind keine Europäer mehr angestellt, und es sind von den Japanern keine genaueren Berichte darüber zu erhalten.

Die Verarbeitung des hier gewonnenen Petroleums bleibt nach wie vor mangelhaft bei nur mäßiger Ausbeute.

Von hier ansässigen Fremden sind drei Deutsche Kaufleute, einer Italienischer Restaurateur und zwei Englische und drei Französische Missionare.

1. Verzeichniß der Einfuhrartikel nach Niigata von anderen Häfen Japans in Schiffen unter Japanischer Flagge für das Jahr 1881.

Waaren.		Anzahl.	Werth in Papier-Yen.
Baumwolle, rohe	Ballen	70	980
„ Garne	Pikuls	7 707	485 100
„ Shirtings	Ballen	671	154 410
„ Stoffe	Kolli	903	63 570
Gemischte Stoffe	„	622	43 240
Alte Kleider	„	1 465	93 397
Bohnen	Säcke	285	355
Eisen	Kolli	17 796	51 942
Nageleisen	Pikuls	350	2 035
Eisenwaaren	Kolli	344	9 763
Farben	„	2 513	51 946
Fische, gesalzene und getrocknete	—	—	132 133
Fischöl	Fässer	42	103
Früchte	Kolli	2 500	920
Getränke (Wein)	„	401	7 446
Bauholz	Stück	3 119	4 031
Kohle	Säcke	5 741	2 870
Matten	Kolli	289	620
Medizin	„	617	20 152
Papier	„	611	8 074
Petroleum	Kisten	1 380	1 738
Porzellan- und Irdenwaaren	Kolli	2 646	10 422
Regenschirme	„	11	1 100
Schwefelsäure	„	90	1 080
Seegras	„	1 116	1 182
Steine	„	1 242	257
Tabak	„	62	1 883
Tafeln	„	289	2 000
Thee	„	583	33 553
Vermicelli	„	420	1 070
Wachs	„	357	6 775
Weizen	Säcke	1 710	4 978
Weißblech	Kistchen	20	140
Zink	Kolli	600	600
Zucker, weißer	Ballen	7 908	97 506
„ schwarzer	„	5 050	44 418
Syrup	Fäßchen	510	4 609
Verschiedenes	—	—	308 142
			1 654 540

zu 2½ Mark pro Papier-Yen .... Mark 4 136 350

2. Verzeichniß der Ausfuhrartikel von Niigata nach anderen Häfen Japans in Schiffen unter Japanischer Flagge für das Jahr 1881.

Waaren.		Anzahl.	Werth in Papier-Yen.
Alkohol	Krüge	250	335
Birnen	Kistchen	590	750
Bohnen	Säcke	771	2 355
Eisen	Kolli	650	7 400
Eisen- und Kupferwaaren	„	1 075	55 672
Farben	„	494	2 285
Hanf	„	276	7 805
Kleider und Baumwollenzeuge	„	59	540
Kupfer	„	2 066	20 644
Lack	Fässer	180	10 565
Lackwaaren	Kisten	399	11 744
Medizinen	Kolli	333	1 860
Miso	„	350	496
Netze	„	163	14 346
Petroleum	Kisten	742	2 508
Porzellan	Kolli	83	1 140
Regenröcke, Japanische	„	850	850
Rübsamen	Säcke	411	150
Saki	Kolli	2 071	4 928
Shoyo	„	830	928
Reis	Ballen	231 076	732 665
Thee	„	5 854	151 950
Verschiedenes	—	—	83 240
			1 115 156

zu 2½ Mark pro Papier-Yen .... Mark 2 787 890

3. Verzeichniß der Haupt-Einfuhrartikel nach Niigata von anderen Häfen Japans in Japanischen Dschonken für das Jahr 1881.

Waaren.		Anzahl.	Werth in Papier-Yen.
Baumwolle, rohe, Japanische	Kolli	1 952	23 424
Eisen, Japanisches	„	17 761	44 402
Stahl	„	596	4 768
Papier	„	5 517	82 755
Salz	Ballen	233 930	187 144
Wachs	„	3 628	72 560
Zucker, Chinesischer	„	786	9 432
„ Japanischer	Fäßchen	25 681	231 129
Syrup	„	1 789	14 312
			669 926

zu 2½ Mark pro Papier-Yen .... Mark 1 674 815

4. Verzeichniß der Haupt-Ausfuhrartikel von Niigata nach anderen Häfen Japans in Japanischen Dschonken für das Jahr 1881.

Waaren.	Anzahl.	Werth in Papier-Yen.
Reis	Ballen 374 924	1 312 234
		1 312 234
zu 2½ Mark pro Papier-Yen	Mark	3 280 585

5. Frachtverkehr nach und von Niigata im Jahre 1881.

Angekommen.

Schiffsklasse.	Anzahl der Schiffe.	Zahl der Schiffslasten.	Werth der Ladungen in Mark.
Dampfschiffe, Japanische	18	8897	4 136 350
Segelschiffe, „	66	9714½	
Dschonken von 6½ bis 65½ Lasten	5257	—	—
Summe	5341	—	—

Abgegangen.

Schiffsklasse.	Anzahl der Schiffe.	Zahl der Schiffslasten.	Werth der Ladungen in Mark.
Dampfschiffe, Japanische	18	8 897	2 787 890
Segelschiffe, „	72	10 511½	
Dschonken von 6½ bis 65½ Lasten	4277	—	—
Summe	4367	—	—

XI.] **Zanzibar.**

Jahresbericht für 1881. [1])

Der Umfang des Verkehrs der in Zanzibar ansässigen Deutschen Handelshäuser und die Schifffahrtsbewegung im Jahre 1881 ergeben sich aus folgenden Aufstellungen:

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 424.

Einfuhr.

Waaren.	Werth: Maria-Theresienthaler.
Rohe und gebleichte Baumwollenwaaren	57 455
Verschiedene Manufakturwaaren	263 173
Perlen	85 670
Glaswaaren und Steingut	26 908
Pulver und Munition	28 503
Waffen	54 899
Metallwaaren	52 145
Eisen	16 182
Kurzwaaren	17 335
Andere Waaren	72 025
	674 295

Ausfuhr.

Waaren.	Werth: Maria-Theresienthaler.
Gummi Kopal	11 791
Gewürznelken	122 892
Orseille	33 866
Nutzholz	129
Häute	15 045
Kopra	9 700
Sesamsamen	33 462
Kautschuk	49 173
Elfenbein	154 693
Palmnußkerne und Erdnüsse	4 019
Kauris	28 797
Andere Waaren	25 877
	489 444

Angekommene Schiffe.

Nationalität.	Schiffe.	Tonnen zu 1000 Kilogr.
Deutsche	10	3 280
Britische	35	46 675
Französische	4	4 450
der Vereinigten Staaten von Amerika	8	5 400
Dänische	3	860
Norwegisches	1	700
Arabische	21	21 960
Portugiesisches	1	100
	83	83 425

Außerdem 20 Britische, 7 Französische und 3 Portugiesische Kriegsschiffe.

Zu Anfang des Jahres 1881 war 1 Deutsches Handelsschiff von 390 Tonnen im Hafen; ausgegangen sind 10 solche von 3247 Tonnen, und am Schlusse des Jahres war 1 Deutsches Fahrzeug von 423 Tonnen anwesend.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler und Sohn, Berlin, Kochstraße 69. 70.

Handelsberichte der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

I.]

Amoy.

Handelsbericht für 1881.[1])

Allgemeines.

Daß China ein im Allgemeinen statistikloses Land ist, darf als bekannt vorausgesetzt werden, und aus dieser Thatsache erklärt es sich, daß die von hier aus eingesandten Handelsberichte wenig über die engen Grenzen hinausgehen können, welche ihnen durch die Zusammenstellung statistischer Angaben über den Handel in Schiffen fremder Bauart gezogen werden, und es ist leicht begreiflich, daß diese Statistik das Werk von solchen Beamten der Chinesischen Regierung ist, welche Fremde sind. Alle anderen einheimischen Behörden sind derartigen Aufstellungen abhold.

Einem tiefer eindringenden Studium der allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes stehen daher unüberwindliche Hindernisse im Wege, und muß man von vornherein darauf verzichten, z. B. über Geldwesen und Banken, über Staatseinnahmen, über Konkurse, über Wandlungen in den Konsumtionsverhältnissen des Landes und dergleichen Themata, wie sie in den Gebieten unserer Kultur behandelt werden können, an der Hand von Zahlen Untersuchungen anzustellen. Selbst die Zolldirektoren, denen eine größere Zahl von fremden und Chinesischen Beamten behufs Einziehung von Informationen zur Verfügung steht, müssen, wie es z. B. der hiesige Commissioner of Customs in seinem ausführlichen Handelsberichte für das Jahr 1880 ausdrücklich sagt, davon abstehen, selbst eine solche Frage wie die nach den Transportwegen und -Mitteln zwischen Amoy und den von hier aus versorgten Inlanddistrikten in befriedigender Weise zu behandeln.

Daß aber auch auf dem begrenzten Gebiete, welches uns durch die zollamtlichen Tabellen zugänglich gemacht wird, über manche Punkte, wo es gerade besonders wünschenswerth wäre, wie z. B. Mengen und Werthe der eingeführten Deutschen Waaren, eine Aufklärung nicht gegeben werden kann, ist schon des öfteren in diesseitigen Berichten hervorgehoben worden, so daß, wie oben auf eine wissenschaftliche, so hier auf eine praktische Behandlung vieler Fragen verzichtet werden muß.

Es sind jedoch auch über China unter Mitwirkung des hiesigen Deutschen Handelsstandes ausführliche Enquete-Berichte ausgearbeitet worden, die im Handelsarchive vorliegen.

Eine Kenntniß derselben darf wohl im Folgenden vorausgesetzt werden, wie denn auch angenommen werden muß, daß der kaufmännische Leser sich mit den allgemeinen Erläuterungen vertraut gemacht hat, welche in den seit dem Jahre 1874 jährlich von Amoy aus eingesandten ausführlichen Schifffahrts- und Handelsberichten enthalten sind, so daß eine Wiederholung derselben erspart werden kann und sich so vielleicht Raum findet für Einzelheiten, welche, ohne allgemeine Wichtigkeit zu haben, doch für Interessen Einzelner von Bedeutung sein können.

Es soll nunmehr zunächst eine allgemeine Charakteristik unseres Waarenverkehrs im Jahre 1881 versucht werden.

Der Bruttowerth des Handels betrug 15 295 928 Haikuan-Taels gegen 13 280 491 Haikuan-Taels im Jahre 1880, es ergiebt sich somit eine Zunahme für das Berichtjahr von über 2 Millionen Taels.

Die Einfuhr fremder Waaren trug hierzu bei mit über $1\frac{8}{10}$ Mill., die Einfuhr Chinesischer Waaren mit über $\frac{8}{10}$ Mill., während bei der Ausfuhr hiesiger Waaren eine allerdings unbedeutende Abnahme zu bemerken ist.

Von dem obigen Plus von über 2 Millionen sind $1\frac{6}{10}$ Millionen in dem von Amoy direkt versorgten Bezirk verblieben, so daß also die Zunahme nicht etwa auf unsere Wiederausfuhr nach Formosa fällt, denn wir sehen, daß der Nettowerth des Handels sich um die obige Summe gesteigert hat, und daß die Wiederausfuhr fremder Waaren sich ein wenig verringert, diejenige Chinesischer Artikel sich aber nur um etwas über $\frac{1}{10}$ Million gehoben hat.

Soviel zum Vergleich mit dem Vorjahre.

Die erste der unten folgenden tabellarischen Uebersichten ermöglicht einen solchen für die letzten drei Jahre und giebt die genauen Ziffern, während die Angaben hier des besseren Ueberblicks halber abgerundet werden.

Wollen wir den Belang der Zahlen für das Berichtjahr in Worten kurz verdeutlichen, so können wir sagen:

Wir haben für eigenen Gebrauch an Opium, Baumwoll- und Wollwaaren, Metallen und anderen Erzeugnissen des Auslandes für $5\frac{6}{10}$ Millionen Taels importirt, für den Bedarf Formosas über 1 Million, wir haben ausgeführt nach fremden Ländern von hiesigen Produkten hauptsächlich Thee für nahe an $1\frac{7}{10}$ Millionen, wir haben die Ausfuhr von Formosa-Thee im Werthe von etwa 2 Millionen vermittelt, wir haben von hier nach Chinesischen Häfen für über 1 Million, hauptsächlich Zucker, ausgeführt, und wir haben schließlich von anderen Chinesischen Provinzen uns mit dortigen Erzeugnissen, namentlich Reis, Weizen, Bohnen, Erbsen, Bohnenkuchen im Werthe von $3\frac{5}{10}$ Millionen versorgt, und zwar alles dies durch Vermittelung fremder Fahrzeuge, hauptsächlich Dampfschiffe, und einiger weniger Dampfschiffe unter Chinesischer Flagge, welche zusammen 1640 Reisen machten und damit dem Handel ein und aus einen Tonnengehalt von 1 047 747 Register-Tons zur Verfügung stellten. Den Werth der

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 578.

Güter, welche in Dschunken ein- und ausgegangen sind, kennen wir nicht, doch dürfte derselbe kaum mehr als ein Fünftel des in fremden Schiffen stattgehabten Güteraustausches betragen.

Um diesen Ueberblick zu vervollständigen, sei hier gleich gesagt, daß die Chinesische Regierung von dem obigen Handel über 786 000 Taels, das heißt ungefähr $6\frac{1}{2}$ pCt. des Werthes, an Abgaben erhob und der gezeigten Werthzunahme von über 2 Millionen ein Plus an Zolleinnahme von über 138 000 zur Seite steht.

Zur Charakteristik unseres Handels in allgemeinen Umrissen mögen ferner die folgenden Angaben dienen.

Von den $5\frac{6}{10}$ Millionen der Netto-Einfuhr fremder Waaren kommen annähernd in Millionen Taels auf

Opium	$3\frac{1}{10}$
Baumwollengarn	$\frac{6}{10}$
Sonstige Baumwollenwaaren	$\frac{4}{10}$
Wollenwaaren	$\frac{1}{10}$
Metalle	$\frac{5}{20}$
Rohe Baumwolle	$\frac{1}{10}$
Zündhölzer	$\frac{1}{20}$
Zusammen	$4\frac{6}{10}$ Millionen

Taels, so daß für die übrigen Waaren fremden Ursprungs noch 1 Mill. übrig bleibt.

Bei der Netto-Einfuhr Chinesischer Güter im Werthe von $3\frac{8}{10}$ Millionen Taels kommen ähnlich annähernd in Millionen Taels auf

Reis	$\frac{7}{10}$
Bohnenkuchen	$\frac{7}{10}$
Bohnen und Erbsen	$\frac{5}{10}$
Rohe Baumwolle	$\frac{4}{10}$
Thee	$\frac{1}{10}$
Weizen	$\frac{3}{20}$
Seidenwaaren	$\frac{1}{20}$
Nudeln	$\frac{1}{20}$
Zusammen	$2\frac{18}{20}$ Millionen

Taels, so daß für den Rest der Chinesischen Importationen nur $\frac{1}{20}$ einer Million übrig bleibt. Die von hier aus betriebene Ausfuhr Chinesischer Waaren und zwar von hiesigen sowohl als Formosa-Produkten bezifferte ihren Werth auf über 5 Millionen Taels und charakterisirt sich durch die folgenden Zahlen:

Es entfielen auf

Thee	$2\frac{9}{10}$ Millionen,
Zucker	$\frac{17}{20}$ "
Papier	$\frac{3}{10}$ "
Zusammen	$4\frac{1}{20}$ Millionen Taels,

so daß etwa 1 Million für eine ganze Reihe sehr verschiedenartiger Artikel übrig bleibt.

Um die Bezugsquellen unserer Waaren klarzustellen, giebt uns das Zollamt folgende Zahlen:

Von $6\frac{6}{10}$ Millionen fremder Waaren aus fremden Ländern kommen uns $5\frac{9}{10}$ Millionen aus Hongkong zu.

Nun ist hiermit aber nicht gesagt, daß die hiesigen Kaufleute alle diese Waaren in Hongkong gekauft, von dort bezogen haben, denn auch Güter, die von hier direkt in Europa bestellt sind, werden als von Hongkong kommend in den Listen der Douane aufgeführt werden, falls sie von dort hierher per Küstendampfschiffe kommen.

Die obige Zahl hat also wenig Werth und kann leicht zu der irrigen Behauptung führen, daß wir fast alle Europäischen Waaren von Hongkong beziehen. Der direkte Verkehr mit Europa ꝛc. besteht ja nicht weniger, wenn die Kisten in der Englischen Kolonie umgeladen werden.

Man hat kein anderes Mittel, als aus der Natur der Waaren zu schließen, woher sie kommen, und da weiß man ja, daß Opium fast ganz aus Indien, der größere Theil der Baumwollenwaaren und Metalle bis jetzt aus England kommen.

Von unserer Aus- und Wiederausfuhr gehen $3\frac{8}{10}$ Millionen nach fremden Ländern, $1\frac{2}{10}$ Millionen nach Chinesischen Häfen. Bei unseren fremden Abnehmern stehen die Vereinigten Staaten von Amerika obenan mit $2\frac{8}{10}$ Millionen, von den unter Hongkong aufgeführten geht wahrscheinlich auch noch der größere Theil dorthin, in den Straßen (Singapore ꝛc.), Java und Philippinen nehmen die dortigen Chinesischen Kolonisten, wohl meistens Leute unserer Provinz, Waaren im Werthe von über $\frac{8}{10}$ Millionen, und erklärt sich hieraus, daß in den Ausfuhrlisten sich manche so „rein Chinesische" Artikel befinden, d. h. solche, die von Fremden schwerlich importirt werden würden.

Von der verhältnißmäßig geringfügigen Ausfuhr nach Chinesischen Häfen ($1\frac{2}{10}$ Millionen) gehen nahezu $\frac{5}{10}$ Million nach Schanghai, über $\frac{2}{10}$ nach Niutschuang.

Diejenigen Chinesischen Produkte, welche importirt werden für den hiesigen Bedarf, kommen uns hauptsächlich aus Schanghai, Tschifu und Niutschuang, nahezu $3\frac{2}{10}$ von einem Ganzen von $3\frac{5}{10}$ Mill. Was wir der Hauptsache nach weiter versenden, ist natürlich der Import von Tamsui ($2\frac{1}{10}$ Millionen), hauptsächlich Thee, wie schon bei der Ausfuhr erwähnt.

Fassen wir das bisher zur allgemeinen Charakteristik des Handels von Amoy Gesagte noch einmal kurz zusammen, so stellt sich uns folgendes Gesammtbild dar:

Wir importiren für über $9\frac{1}{10}$ Millionen Taels und exportiren nur für nicht ganz $2\frac{8}{10}$ Millionen.

Wir vermitteln, hauptsächlich für Formosa, eine Einfuhr von nahe an $1\frac{2}{10}$ Millionen und eine Ausfuhr von über $2\frac{1}{10}$ Millionen.

Wir kaufen im Verkehr mit dem Auslande vor allen Dingen von Indien und Großbritannien und verkaufen hauptsächlich an Nordamerika.

Im Verkehr mit dem Inlande sind wenigstens zum größeren Theil unsere Bezugsorte auch unsere Absatzplätze, aber wir nehmen auch hier viel mehr als wir abgeben.

Daß unsere Einfuhren die Ausfuhren bedeutend übersteigen, ist keine neue Erscheinung des Berichtjahres; das Verhältniß ist seit Jahren ein ähnliches, wenn auch die Importe nicht so groß waren.

Die Zahlen für die letzten fünf Jahre sind mit Weglassung der Hunderte:

	1877	1878	1879	1880	1881
Einfuhren	6 386	6 132	6 177	7 171	9 155
Ausfuhren	3 751	2 941	2 851	2 862	2 784

Aus von anderer Seite angestellten eingehenderen Untersuchungen ergiebt sich als wahrscheinlichste Erklärung der obigen Erscheinung, daß das Hinterland von Amoy in immer größerer Entfernung durch unsere Vermittelung seine Einfuhren bezieht, während die Ausfuhren nur aus den näher gelegenen Distrikten herrühren. Daß China in seiner Gesammtheit bei seinen Handelsbeziehungen mit dem Auslande fast eben so viel abgiebt, als es aufnimmt, geht daraus hervor, daß der Werth der Einfuhr in den letzten 13 Jahren, 1868 bis 1880, rund 906 Millionen Taels, derjenige der Ausfuhren etwas über 890 Millionen betrug.

Nachdem wir uns den Werth unseres Handels im Berichtjahre im Vergleich zum Vorjahre vor Augen geführt, nachdem wir ferner gesehen, welches unsere Stapelartikel sind, mit welchen Ländern und

Häfen wir hauptsächlich verkehren und in welchem Verhältnisse die Einfuhren zu den Ausfuhren stehen, wird, um den Antheil der verschiedenen Nationen an dem durch diesen Handel hervorgerufenen Frachtgeschäft zu charakterisiren, die Angabe genügen, daß, nach dem Werthe der geladenen Waaren berechnet, welcher einen Gesammtbetrag von über 18½ Millionen Taels hatte, bei der Vermittelung der Transporte auf Englische Schiffe 84,88, auf Deutsche Schiffe 9,21 pCt. entfallen, so daß also für alle anderen Nationen nur 5,91 pCt. übrig bleiben. Der auffällige Unterschied des oben angegebenen Gesammtwerthes aller geladenen Waaren von dem früher berechneten Bruttowerth des Handels, welcher um mehr als 3 Millionen Taels hinter jener Summe zurückbleibt, erklärt sich daraus, daß für die Schiffsladungen ja die Werthe der wiederausgeführten fremden und Chinesischen Güter dem obigen Bruttowerthe hinzuzurechnen sind.

Der dem Handel zur Verfügung gestellte Tonnengehalt steht in annähernd demselben Verhältnisse, wie der Werth der transportirten Güter, es stellten Englische Schiffe 83,72, Deutsche Schiffe 8,71 pCt. der gesammten disponiblen Räumte.

In Verbindung mit dem Frachtgeschäft ist auch des Passagiertransports zu gedenken. Es wurden befördert auf Dampfern über 73 000 Personen, davon 1000 Fremde, auf Segelschiffen nur 657 Personen, davon 8 Fremde. Man sieht, daß die Dampfer dieses Gebiet fast ganz für sich erobert haben.

Es muß wiederholt hervorgehoben werden, daß die vom Zollamt aufgestellten ausführlichen Uebersichten über den Antheil der verschiedenen Flaggen am Frachtgeschäft uns über den Antheil der verschiedenen Nationen an dem Handel keinen Aufschluß geben. Falls eine Englische Firma in Hongkong einen Dänischen Dampfer chartert und mit demselben eine große Ladung Opium hierherschickt, so wird von dem Zollamt der Werth derselben, und mit Recht, der Dänischen Flagge gutgeschrieben, das Beispiel zeigt aber auch, daß man auf Grund dieser Aufstellungen nicht den Antheil am Handel feststellen kann.

Es ist oben gezeigt worden, wie bedeutend die Vereinigten Staaten von Amerika hier an der Theeausfuhr betheiligt sind, trotzdem erscheint ihre Flagge in der betreffenden Tabelle als kaum ½ pCt. repräsentirend, natürlich weil die Thees nicht mit Amerikanischen Dampfern befördert wurden.

Es ist aber doch am wichtigsten zu wissen, wer der Konsument oder wer der Produzent der ausgetauschten Güter ist und es würde, scheint es, nicht so besonders schwierig sein, die Herkunfts- und Bestimmungsländer der einzelnen Waaren festzustellen, und den Antheil der verschiedenen Nationen an dem Handel, sowie an den gezahlten Zöllen auf dieser Grundlage zu berechnen. Bis jetzt fragt man nur nach dem Herkunfts- und dem Bestimmungsort des Schiffes und nur wo dieser mit dem der Waaren zusammenfällt, haben wir die gewünschte Information. Dies ist aber bei Hongkong, woher wir angeblich für nahe an 6 Millionen Taels importirt, fast nie der Fall.

Da ja, wie schon im Handelsbericht für 1876 hervorgehoben, die verdiente Fracht zu dem Werth der geladenen Güter in keinem konstanten Verhältnisse steht, so giebt uns die genaue Angabe dieser Werthe wenig weiteren Aufschluß als derjenige ist, welcher uns durch Mittheilung der Zahl der beschäftigten Schiffe, der von ihnen gemachten Reisen, und, mit Unterscheidung des fremden und des Küstenhandels, des entsprechenden Tonnengehaltes, gewährt wird.

Wie sich der Antheil der verschiedenen Nationen als Konsumenten und Produzenten an dem Handel Amoys mit dem Auslande stellen würde, dafür haben wir oben schon einige Daten zusammengetragen und sahen, daß beim Import Indien in erster, Großbritannien sich in zweiter Stelle finden, beim Export aber die Vereinigten Staaten den größten Prozentsatz aufweisen würden. Deutschland würde es schwerlich auf die Prozente bringen, die es beim Tonnengehalt seiner Schiffe aufweist (8,71). Von Englischer kompetenter Seite ist berechnet worden, daß der Antheil dieser Nation an dem fremden Handel Chinas etwa 83 pCt. ausmacht, obwohl ihr Antheil am Tonnengehalt nur ungefähr 60 pCt. beträgt und hält man diese Schätzung für nicht weit von der Wirklichkeit entfernt. Da bleibt sicher für Deutschland nicht 8 1/6 pCt. übrig, und am wenigsten hier in Amoy.

An dem von hier aus betriebenen Küstenhandel sind die Fremden nur als Frachtführer betheiligt, denn nicht nur Produzenten und Konsumenten, sondern auch die vermittelnden Kaufleute, Importeure und Exporteure, sind Chinesen und wenig anders dürfte es an der ganzen Küste sein.

Der hier versuchte allgemeine Ueberblick über den Handel Amoys, soweit die zollamtlichen Tabellen denselben ermöglichen, kann hiermit als abgeschlossen betrachtet werden, denn die Frage, wie viel Waaren unter dem Schutze von Transitpässen ins Innere gingen und dorther kamen, hat an dieser Stelle kein genügendes Interesse, um dabei zu verweilen. Es genügt zu sagen, daß dies nur bei einem verschwindend kleinen Theile von Gütern der Fall war.

Es wird jetzt die Aufgabe sein, den Handel während des Jahres 1881 in seinen Einzelheiten näher zu verfolgen und wird zunächst von den Einfuhrartikeln fremder Herkunft zu handeln sein.

Einfuhr fremder Waaren.

Da wir hierbei Amoy und sein Hinterland als Konsumtionsgebiet ins Auge fassen, so wird nur die Nettoeinfuhr berücksichtigt werden, d. h. es wird von den Gütern abgesehen, die nur zum Weiterversandt (hauptsächlich nach Formosa) hierher gelangen.

In der zweiten der am Schluß folgenden Uebersichten sind alle irgend belangreichen fremden Artikel einzeln aufgeführt, so daß der Deutsche Kaufmann Gelegenheit hat, genau festzustellen, für welche Produkte hier ein Absatz gegeben ist. Man sieht, daß außer den Stapelartikeln, Baumwollen- und Wollenmanufakten, sowie Metallen in der Liste der „verschiedenen Waaren" nicht viele Artikel sind, die aus Europa kommen; die Mehrzahl stammen aus Chinas südlichen Nachbarländern und Inseln, meist Englischen, Holländischen, Spanischen und Französischen Kolonien, was bemerkt zu werden verdient.

Zündhölzer, Lampen, Nähnadeln, Messingknöpfe, Wanduhren, Regenschirme, Fensterglas, Leim, Cement, Farbstoffe und Oelfarben, flüssiger Indigo, Kerosineöl und Tauwerk sind wohl die einzigen Sachen, die uns in der Liste noch besonders interessiren dürften.

Man sieht, daß die Chinesen nur für eine sehr beschränkte Zahl von Gegenständen für Europäische Produkte Abnehmer sind.

Die hier lebenden Fremden aber sind so geringer Zahl — unter 300 —, die hier verkehrenden Handelsschiffe haben jedes nur wenige Europäer an Bord, die hier anlaufenden Kriegsschiffe bleiben nur kurze Zeit, so daß die von Fremden hier gebrauchten Dinge für die Bedeutung Amoys als Absatzgebietes heimischer Erzeugnisse nicht von Gewicht sein können.

Erwähnt mag hier werden, daß durch die Verträge für eine ganze Reihe von Artikeln, welche wir Europäer für den Bedarf unseres Hauses und unserer Person nöthig haben, die Zollfreiheit erlangt worden ist, wie Hausgeräth, Glaswaaren, Schreibmaterialien, Tabak, Cigarren, Kerzen, soweit sie fremden Ursprungs sind, Käse, Butter, Zuckerwaaren ꝛc.

Da manche von diesen Dingen jetzt auch von den Bewohnern des Landes gebraucht werden, so kommt nunmehr die Befreiung vom Zoll auch ihnen zu Statten und wird den Chinesen z. B. die Bekehrung vom Opiumrauchen zum Champagnertrinken und Konsum von Manilacigarren um einiges erleichtert.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die verschiedenartigsten Artikel Europäischen Geschmacks immer mehr Anklang und Eingang bei der Chinesischen Bevölkerung finden.

In jeder der offenen Hafenstädte giebt es einige Läden, fast immer von Cantonesen eröffnet, in denen derartige Dinge, die nicht immer Europäischer, sondern oft Cantonesischer Herkunft sind, für das einheimische Publikum zum Verkauf gestellt werden.

Vielleicht daß dem einen oder dem andern unserer Exporteure damit gedient ist, wenn der Inhalt eines solchen Cantonesischen Ladens eingehender dargelegt wird. Dabei muß aber daran erinnert werden, daß eine direkte Einfuhr nach Amoy, wie die Verhältnisse hier jetzt liegen, kaum ausführbar sein dürfte und etwaige Verbindungen mit Deutschen Firmen in Hongkong anzuknüpfen sind.

Von fremden Weinen ꝛc. finden sich Champagner, Sherry und süße Liköre, und sollten unsere Schaumweine, namentlich die süßen Sorten, sowie Liköre einigen Absatz finden können. Herbe Roth- und Weißweine trinkt der Chinese nicht.

Präservirte Milch, süße Biskuits, Bonbons und alle Arten von Konditorwaaren scheinen ziemlichen Absatz zu haben. In Biskuits konkurrirt Cantonfabrikat.

Englische Pickles und die berühmten Groß and Blackwell Stores jeder Art, ferner eingemachte Früchte werden in ziemlich großen Mengen konsumirt.

Butter wird nur von einzelnen Cantonesen gegessen.

Alle Arten von Uhren sind in reichlicher Auswahl vorhanden.

Wanduhren mit Gewichten werden in Schanghai und Canton von Chinesen fabrizirt, Taschenuhren sind in der großen Mehrzahl fremde.

Auch in manchen anderen fremdartigen Artikeln, die sich in diesen Läden finden, konkurriren einheimische, namentlich Cantonesische Erzeugnisse, z. B. in Lampen, Leuchtern, Brillen mit grünen Gläsern, Brillen mit Drahtgeflecht, Messern, Scheeren, baumwollenen Regenschirmen, kleinen Spiegeln, Gläsern, Tellern, Kleiderbürsten, Zahnbürsten, Schrauben, Nägeln, selbst in Musikdosen, Mundharmonikas, allerlei Spielzeug nach fremdem Muster, Ferngläsern und Revolvern.

Wenn nun auch diese Chinesischen Erzeugnisse ihren fremden Vorbildern in Geschmack und Ausführung meist weit nachstehen, so empfiehlt sie der billige Preis, zu dem sie in Folge des billigen Arbeitslohnes, der Ersparung von Transportkosten u. s. w. hergestellt werden können, dem Chinesischen Käufer.

Nachahmungen von Wollen- und Baumwollenmanufakten finden sich bis jetzt in diesen Läden nicht.

Wollene Unterjacken, wollene Socken, die unter dem Chinesischen weißen Strumpf, mit dem altherkömmlichen weißen Streifen auf der Mitte des Fußes, getragen werden, ferner die beliebten rothen Bettdecken, kleine Teppiche, die für die Opium- und Empfangs-Divans gebraucht werden, grobe Shawls, welche an den Chinesischen Matrosen Abnehmer finden, Handtücher und Taschentücher, elastische Hosen- und Strumpfbänder, alle diese Artikel sind in dem Cantonladen vertreten und sind ausschließlich fremder Herkunft.

Lichte, Zwirn, Seife, Toilettenwasser, Stereoskopen, Bleistifte, Siegellack, Waschschüsseln, Teller, vermehren die Mannigfaltigkeit der in einem solchen Laden zusammengebrachten fremdartigen Dinge, die bei den Chinesen mehr und mehr Anklang finden.

Daß Kerosineöl, Schwefelhölzer und Nähnadeln vorhanden sind, braucht kaum erwähnt zu werden, da diese Dinge ja zu den bedeutenden Artikeln der Einfuhrliste gehören, hier aber hauptsächlich diejenigen Kleinigkeiten hervorgehoben werden sollten, die sich dort nicht finden.

Die Gefahr einer Chinesischen Konkurrenz, die soeben gestreift worden ist, verdient eine eingehendere Erwägung, als ihr hier zu Theil werden kann.

Viele Anzeichen, unter anderen die Entwickelung der Chinesischen Dampfschifffahrtsgesellschaft, die Eröffnung von Kohlen- und Metallbergwerken im Norden, der Bau der Telegraphenlinie von Schanghai nach Tientsin, die Einrichtung einer Wollmanufaktur in Kansuh, das Projekt einer Baumwollenwaarenfabrik in Schanghai, die Eröffnung eines großen Chinesischen Kaufmannshauses in London, der Uebergang der Geschäfte auch in ausländischen Artikeln von fremden in Chinesische Hände, der sich in den kleineren offenen Häfen immer mehr vollzieht, viele Anzeichen, darf man sagen, deuten darauf hin, daß die Konkurrenz der Chinesen für den Handels- und Schifffahrtsverkehr der Ausländer mit China immer größere Bedeutung erlangen wird und auch unsere Deutschen Fabrikanten, Kaufleute und Rheder werden diesen Punkt bei ihren Plänen für die Zukunft im Auge behalten müssen. Das in London neu begründete Chinesische Geschäftshaus für Ein- und Ausfuhr sei gleich hier der Aufmerksamkeit unserer Handelswelt empfohlen, vielleicht daß sich durch Vermittelung desselben einige Verbindungen anknüpfen ließen.

Ein Vergleich bezüglich der wichtigsten Artikel unserer Uebersicht mit dem Vorjahre ergiebt die folgenden Resultate.

Die Einfuhr von Opium ist von 5757 Pikuls auf 8176 Pikuls gestiegen, dem Werth entsprechend von 2 137 541 Taels auf 3 127 266 Taels, so daß also hierdurch allein eine Vermehrung der Einfuhrwerthe fremder Waaren um 989 725 Taels gegeben ist. Mit Rücksicht auf die in England jetzt immer mehr Boden gewinnende Agitation zur Unterdrückung der Indischen Opiumausfuhr nach China verdient hervorgehoben zu werden, daß im Berichtjahre 1606 Pikuls Persisches Opium im Werthe von 630 087 Taels hier eingeführt wurden. Also nicht von Indien allein bezieht China diesen Artikel, auch ist notorisch, daß im Lande selbst jährlich wachsende Quantitäten produzirt werden.

Auch im Berichtjahre waren die Preisschwankungen dieses Artikels ganz bedeutend. Im Anfang des Jahres wurde für Patna 710 bis 715 Dollars und für Benares 715 bis 725 Dollars pro Kiste, für Persisches Opium 640 Dollars pro Pikul bezahlt, im Mai waren die Raten bis auf 638 Dollars für Patna, 628 Dollars für Benares und 615 Dollars für Persisches hinuntergegangen, im Juli schnellten die Preise auf kurze Zeit fast bis zu der Höhe am Jahresanfang hinauf, dann aber blieben die Raten niedrig und am Jahresschluß notirten Patna 675 Dollars, Benares 683 Dollars und Persisches 600 bis 610 Dollars.

Von Baumwollenwaaren wurden 238 184 Stück für den hiesigen Bedarf eingeführt, gegen 176 507 Stück im Vorjahre, mithin eine Zunahme von 61 677 Stück. Die erheblichste Steigerung hat die Einfuhr von Amerikanischem T-Tuch erfahren, 62 606 Stück gegen 11 799 Stück im Jahre 1880.

Daß die Fabrikanten der Vereinigten Staaten von Amerika angefangen haben, das Chinesische Absatzfeld für Baumwollenwaaren den Engländern streitig zu machen, ist auch in anderen Häfen beobachtet und hervorgehoben worden. Außer T-Tuch kamen Amerikanische Sheetings und Drills hierher, von ersteren 3234 Stück gegen 3176 Stück, von letzterem 3527 gegen 4033 Stück in 1880. Die Sheetings, Leinwand, sind 40 Yards lang, 3¼ Fuß Englisch breit

und wiegen 9½ bis 10½ Catties (1 Catty = 1⅓ Pfd. Englisch), die Länge des T-Tuchs variirt zwischen 17 und 24 Yards, die Breite zwischen 1' 9" und 3' 3", das Gewicht von 2$_{10}^{3}$% bis 4$_{10}^{6}$% Catties. Die Drills sind 40 Yards lang, 2½ Fuß breit und wiegen 12 Catties.

Diese Amerikanischen Manufakte, so wird hervorgehoben, sind speziell für unsern Markt gearbeitet, enthalten keinen Stärkezusatz und werden von den Chinesen hier gefärbt.

Aus Englischen Konsularberichten für 1880, wie aus Auslassungen in der hiesigen Presse geht hervor, daß der übermäßige Stärkezusatz — sizing — bei den Manchesterwaaren fortdauert und es wird dieser Ursache zugeschrieben, daß namentlich in den ländlichen Distrikten, wo man ein starkes dauerhaftes Zeug braucht, das einheimische Gespinnst das Englische verdrängt hat. Nur für ganz bestimmte Zwecke, z. B. für die bei großen Leichenbegängnissen gebrauchten Fahnen und Tücher, wird der billige, obschon wenig haltbare Stoff vorgezogen.

Da sich Amerika und England auf diesem Felde hier schon Konkurrenz machen, dürfte es für den Deutschen Fabrikanten nicht rathsam sein, ebenfalls in dieselbe einzutreten.

Baumwollengarn war im Jahre 1880 sehr reichlich eingeführt worden und ist der Import im Berichtjahre um 3300 Pikuls zurückgeblieben, hat aber immerhin die ansehnliche Höhe von 27 858 Pikuls im Werthe von 612 876 Taels erreicht. Nach kaufmännischen Angaben kommt auch Indisches Garn hierher.

Von Wollenwaaren kamen 8520 Stück gegen 8071 Stück und 179,34 Pikuls Wollen Braid and Yarn im Werthe von 30 713 Taels.

In diesem Artikel, in welchem Deutsche Fabriken ja einiges liefern, läßt sich leider im Allgemeinen eine größere Zunahme nicht in Aussicht stellen.

Wie von anderer Seite mit Recht hervorgehoben ist, sind unsere Wollenstoffe für die weniger bemittelten Klassen zu kostspielig und ziehen dieselben wattirte Kleidungsstücke vor, den Reichen aber sind die einheimischen Seiden- und Atlasstoffe, sowie Pelzwerk willkommener.

Nur in wollenen Litzen oder Bändern und Wollengarn (Wollen Braid and Yarn) ist eine bedeutende Zunahme eingetreten. In früheren Jahrgängen der zollamtlichen Statistik findet sich dieser Artikel überhaupt nicht aufgeführt und eine Anfrage bei der Zollbehörde hat ergeben, daß die Einfuhr erst im Berichtjahre einen solchen Aufschwung genommen, um die namentliche Aufführung in den Listen zu rechtfertigen. Der größere Theil der eingeführten 179,34 Pikuls, welche einen Werth von 30 713 Taels repräsentiren, soll aus Band bestehen und hauptsächlich von dem weiblichen Theile der Bevölkerung in der Bekleidung verbraucht werden. Das Wollengarn findet, so scheint es, in der Anfertigung künstlicher Blumen Verwendung und wird von den Frauen beim Aufbau der nicht wenig komplizirten Coiffüre benutzt. Die Bänder werden auch als Bindfaden verwandt, z. B. bei Prozessionen zum Befestigen der Lampen an die Stangen, an welchen sie getragen werden ꝛc.

Dies Beispiel scheint zu zeigen, daß es auch bei den Stapelartikeln möglich ist, neuen Sorten Eingang zu verschaffen und dürfte dieser Verbrauch von wollenen Bändern vielleicht gerade für unsere heimische Wollenindustrie von Interesse sein.

In der Gesammteinfuhr von Metallen ist eine wesentliche Veränderung nicht vorgegangen, 29 483 Pikuls gegen 28 832 Pikuls im Vorjahre. Blei, Nageleisen und Yellow-Metall zeigen eine Abnahme, Stangeneisen, verarbeitetes Eisen und Zinn eine Zunahme. Zu diesem Plus kommen auch früher nicht aufgeführte unklassifizirte Metalle im Werthe von 3685 Taels. Derartige Schwankungen erklären sich ja einfach aus der größeren oder geringeren Einfuhr in der vorausgegangenen Berichtperiode.

Ueber die uns besonders interessirenden übrigen Artikel fremder Herkunft mag hervorgehoben werden, daß Zündhölzer, Lampen, Kerosineöl, Nähnadeln, Messingknöpfe, flüssiger Indigo und Wanduhren eine Zunahme aufweisen, während Leim, Farbstoffe und Oelfarben eine erhebliche Abnahme zeigen, und Regenschirme, Fensterglas, Cement und Tauwerk sich fast in derselben Höhe erhalten haben.

Einfuhr Chinesischer Waaren.

Wie oben hervorgehoben, sind wir bei der Einfuhr Chinesischer Waaren nur als Frachtführer interessirt. Die große Einfuhr von Bohnenkuchen, Bohnen und Erbsen kam auch unseren Segelschiffen zu Statten. Von den ersteren wurden 209 Tausend, von den letzteren 76 Tausend Pikuls mehr als im Vorjahre importirt, und im Schiffahrtsberichte ist schon erwähnt, daß die Chinesischen Importeure schlechte Geschäfte dabei machten.

An Chinesischem Reis wurden über 580 Tausend Pikuls gegen 84 Tausend Pikuls ausländischen Korns eingeführt. Es bedeutet dies in beiden Sorten eine bedeutende Zunahme, denn im Jahre 1880 wurden nur 13 Hundert Pikuls fremder und etwas über 200 Tausend Pikuls einheimischer Reis hierhergebracht.

Es wäre vielleicht interessant, den Werth der eingeführten Seidenwaaren, über 56 Tausend Taels, mit demjenigen der importirten Wollenwaaren, über 100 Tausend Taels, zu vergleichen, wäre nur nicht zu bedenken, daß der Konsum von Seidenwaaren mit jener Angabe über die Einfuhr auf dem Seewege in Schiffen fremder Bauart, durchaus nicht identisch ist.

Nach dem, was oben schon zur allgemeinen Charakteristik des Einfuhrhandels Chinesischer Waaren gesagt worden ist, kann der Statistiker für Einzelheiten auf die Tabelle III. verwiesen werden.

Ausfuhr Chinesischer Waaren.

In der Ausfuhr Chinesischer Waaren nehmen Thee und Zucker vor allem unsere Aufmerksamkeit in Anspruch.

Die Gesammtausfuhr von Thee betrug über 164 Tausend Pikuls im Werthe von nahe an 3 Millionen Taels. Hiervon waren über 71 Tausend Pikuls Amoy-Thee und über 93 Tausend Pikuls Formosa-Thee. Im Vergleich zum Vorjahre finden wir ein Plus von über 27 Tausend Pikuls, und zwar fällt die Zunahme hauptsächlich auf Amoy-Thees, nämlich 22 Tausend, während Formosa nur ein Mehr von 5 Tausend aufweist.

Ein Blick auf die Tabelle IV. zeigt, daß wir fast nur eine einzige Theesorte exportiren, nämlich Ulong, während Kongou und namentlich Souchong nur in geringfügigen Quanten erscheinen.

Im Jahre 1876 exportirten wir noch über 32 Tausend Pikuls Congou, seitdem ist die Ausfuhr dieser Sorte aber stetig gefallen und beträgt im Berichtjahre nur etwas über 5 Tausend Pikuls.

Unsere ganze Ausfuhr geht mit einer nicht nennenswerthen Ausnahme nach fremden Ländern, daß unsere Hauptabnehmer die Vereinigten Staaten von Amerika sind, ist schon im allgemeinen Theil hervorgehoben und wird durch die statistische Tabelle bestätigt.

Die Ausfuhr fand hauptsächlich in Englischen Dampfern statt, welche durch den Suezkanal nach New-York gingen, ein kleinerer Theil wurde mit Küstendampfern nach Hongkong gesandt und dort auf die Amerikanischen Postdampfer umgeladen, welche die Thees nach San Francisco transportirten.

Bemerkenswerth ist, daß die große Ausfuhr von Formosa-Thee nach wie vor ihren Weg über Amoy nimmt und noch keinen direkten Weg nach den Vereinigten Staaten gefunden hat.

Die Preise der Thees variirten natürlich bedeutend, je nach den verschiedenen Graden der Feinheit; die von dem Zollamt für Ulongs angegebenen Werthe ergeben einen Durchschnittspreis von 18 Taels pro Pikul, oder etwa 90 Pfennig für 1 Pfund Deutsch.

An der Hand der alle 14 Tage erscheinenden Handelskammerberichte soll jetzt versucht werden, über den Gang des letztjährigen Theegeschäftes einige nähere Notizen beizubringen.

Am 9. April wurden Probesendungen der neuen Thee-Ernte in wenigen Tagen von Tamsui erwartet, von Amoy-Ulongs waren noch 32 850 Halbkisten unverkauft und waren keinerlei Angebote für diese Ueberbleibsel der vorigen Saison gemacht worden; von Formosa-Ulongs waren noch 589 Halbkisten vorhanden.

Unter dem 16. April wird der Theemarkt als noch nicht eröffnet bezeichnet.

Am 7. Mai waren 1574 Halbkisten Formosa-Ulongs angekommen und 1474 davon verkauft.

Aus Tamsui wird gemeldet, daß etwa 7000 Halbkisten dort angekommen sind, von denen Chinesische Verpackungshäuser den größeren Theil angekauft hatten.

Unter dem 21. Mai wird die Formosa-Ernte als eine gute Mittelernte bezeichnet, die bezahlten Preise sind dieselben, welche im Vorjahre für die ersten Ankäufe angelegt waren und der Markt schließt sehr fest. Von vorjährigen Amoy-Ulongs waren 17 Tausend Halbkisten für 8¼ bis 9½ Dollars losgeschlagen worden.

Am 4. Juni war der Markt für Formosa-Ulongs sehr fest, 23 Tausend Halbkisten hatten bereitwilligste Abnehmer gefunden, und die Preise waren in allen Sorten 2 bis 3 Dollars in die Höhe gegangen, auch wurde auf ein Weichen derselben in nächster Zeit nicht gerechnet, obschon die Raten in Tamsui noch um 2 bis 3 Dollars niedriger geblieben waren.

Anfang Juni waren auch von allen hiesigen Produktionsdistrikten Muster an den Markt gebracht worden, für Amoy-Ulongs waren 120 verschiedene „Chops" vertreten. Die Qualität hielt man für etwas geringer, als die des Vorjahres, aber für ebenso gut, als in den früheren Saisons, zumal da fast keinem Thee altes Blatt beigemischt war.

Congous schienen schlechter Qualität zu sein und nur von 20 Chops waren Muster am Markt.

In der Mitte des Monats Juni waren die Raten für Formosa-Ulongs um weitere 2 Dollars pro Pikul in die Höhe gegangen, obgleich die Zufuhren reichlich waren und die Chinesischen Kaufleute willig über ihre Vorräthe verfügten.

Auch in Amoy-Ulongs war ein bedeutender Umsatz gemacht worden und waren die Raten um 2 Dollars pro Pikul heraufgegangen. Man hielt dafür, daß unter Berücksichtigung der Qualität bei Eröffnung des Marktes 1 Dollar weniger pro Pikul als im Vorjahre gezahlt war.

Zwei Dampfer, welche direkt nach New-York gingen, hatten nahezu 2½ Millionen Pfund fortgeschafft.

Anfang Juli war weniger Begehr für Formosa-Ulongs, die Vorräthe häuften sich und der Markt war leblos, Amoy-Ulongs waren zu unveränderten Preisen, 21 bis 25 Dollars pro Halbkiste, abgesetzt, aber auch hier machte sich geringere Kauflust bemerkbar.

Von Congous hatten nur 1100 Halbkisten zu Preisen zwischen 20 und 24¾ Dollars Absatz gefunden.

In Tamsui wurden Ende Juni Zufuhren der Sommerlese erwartet.

In den folgenden 14 Tagen war das Geschäft in Formosa-Thees geringfügig, da aus den Theedistrikten keine Zufuhren gekommen waren, in Amoy-Ulongs hatten hauptsächlich die besseren Sorten zu 21 bis 27 Dollars Abnehmer gefunden.

In der letzten Hälfte des Juli ist der Verkauf von theuren Formosa-Ulongs zu 33 bis 60 Dollars bemerkenswerth.

Unter dem 24. September wird berichtet, daß 1500 Halbkisten Congou zu 12½ bis 14 Dollars pro Pikul verkauft worden sind, daß im Ganzen 5441 abgesetzt worden waren und daß man keine weiteren Zufuhren für die laufende Saison erwartete.

Im Anfang Oktober wurden in Tamsui vor allem feine und auserlesenste Sorten verlangt und sehr hohe Preise für diese gezahlt, während in Amoy-Ulongs das hiesige Geschäft als ein mattes bezeichnet wird.

Mitte Oktober waren die ersten Sendungen der Herbstlese von Formosa nach Amoy gebracht worden, man hielt die Qualität für ziemlich gut aber bemerkte die Abwesenheit feiner und feinster Sorten.

In Amoy-Ulongs hatte der Markt etwas nachgegeben, Anfang November blieben 22 000 Halbkisten unverkauft und man erwartete für den Rest der Saison nur mehr eine beschränkte Zufuhr aus den Theedistrikten. Die Theeleute waren Mitte November sehr bereit zu verkaufen, etwas billigere Raten griffen Platz und auch in Formosa-Ulongs schloß der Markt leblos.

Mitte Dezember wird berichtet, daß in Formosa-Ulongs noch ein größeres Geschäft zu etwas niedrigeren Raten gemacht worden war, der Schluß der Saison nahte heran und die Theeleute bemühten sich Käufer zu finden, nachdem die Theesaison in Tamsui schon im Beginn des Dezember geschlossen war; etwas früher hatte auch in Amoy-Ulongs ein größerer Umsatz stattgefunden und man erwartete keine neuen Zufuhren vom Innern.

Mit dem Schlusse des Jahres war auch in Amoy die eigentliche Theesaison vorüber. Während der Monate Januar und Februar 1882 wurden nur noch ganz unbedeutende Posten exportirt.

In dem Bericht der Handelskammer vom 25. Februar 1882 findet sich die folgende Uebersicht über die Gesammt-Theeausfuhr von Amoy während der Saison 1881 bis 1882.

	Tamsui-Ulongs.	Amoy-Ulongs.[1])	Amoy-Congou.	Zusammen.
Nach den Vereinigten Staaten von Amerika:				
diesjährige Saison Pfd.	12 052 651	6 253 907	91 965	18 398 523
vorjährige Saison[2]) „	10 262 067	5 447 738	203 680	15 913 485
Nach Europa:				
diesjährige Saison Pfd.	639 746	128 352	121 319	889 417
vorjährige Saison „	641 107	210 964	212 036	1 064 107

Vorräthe bleiben keine zurück, während Ende Februar 1881 noch 38 491 Halbkisten Amoy-Ulong und 589 Halbkisten Formosa-Ulong unverkauft lagerten.

---

[1]) Einschließlich von ungefähr 859 067 Pfund vorjährigen Thees.

[2]) Ausschließlich der Ladung des Dampfers „Asia", welcher verloren ging.

Das folgende kaufmännische Urtheil über die vergangene Theesaison ist von einem hiesigen Englischen Hause zur Verfügung gestellt worden.

Die Theesaison ist weder für Fremde noch Chinesen eine glückliche gewesen. Die Thees wurden am Platze theuer bezahlt und die Marktpreise in den Vereinigten Staaten von Amerika waren niedrig. Die Preise der Formosa-Thees, welche im Mai für bessere Sorten sich auf 35 Dollars einschließlich Zoll, berechneten, fielen im Dezember auf 27 Dollars bis 28 Dollars, wodurch die Chinesischen Theeleute große Verluste erlitten, und in Amerika fielen die Preise von 34 Cents im August auf 28 Cents im Dezember.

Amoy-Ulongs haben guten Absatz gehabt, aber zu niedrigeren Raten als man je gekannt hat, das heißt zu ungefähr 9 Dollars bis 10 Dollars pro Pikul. Veranlassung dieser niedrigen Preise war das Vorhandensein größerer Vorräthe alten Thees im Beginn der Saison.

Da am Ende derselben gar keine Vorräthe verblieben sind, so hofft man für die kommende Saison auf günstigere Konjunkturen für die Exporteure, mäßige Zufuhren und gewachsenen Konsum auf dem Amerikanischen Markte.

Der große Konkurrent China's in der Versorgung der Vereinigten Staaten von Amerika mit Thee ist Japan, und da die dort zu entrichtenden Abgaben nur 1,12 Dollars pro Pikul betragen, während hier Ausfuhrzoll und Likin- (Inland-) Abgaben ungefähr 7 Dollars ausmachen, so ist damit dem Japanischen Exporteur ein Vorsprung gegeben, der den Absatz hiesiger Thees in Amerika ebenso gefährden wird, wie Indien in Europa den Chinesischen Thees immer schärfere Konkurrenz macht.

An dem Amoy-Theegeschäfte sind sechs Englische Firmen und ein Amerikanisches Haus betheiligt.

Die in den Handelsübersichten befindliche Theetabelle (IV) ist für das Jahr 1881 aufgestellt, umfaßt also außer dem größten Theile der letzten auch einen kleinen Abschnitt der vorletzten Saison.

Zucker. Während in den Jahren 1879 und 1880 die Ausfuhr von Zucker eine Zunahme im Vergleich zu den früheren Jahren zeigte, ist für die Berichtszeit eine nicht unerhebliche Abnahme zu konstatiren.

Nach fremden Ländern wurden in 1880 56 373,37 Pikuls exportirt, in 1881 nur 13 514,01 Pikuls, also zeigt sich ein Minus von 42 859,36 Pikuls. Nach Europa direkt wurde kein Zucker versandt, während in 1880 29 621,32 Pikuls braunen Zuckers dorthin ausgeführt waren.

Die Ausfuhr nach Chinesischen Häfen zeigt einen Rückgang von 46 628,13 Pikuls, es gingen nämlich dorthin

in 1880	243 689,80	Pikuls,
in 1881	197 061,67	„

Vergleichen wir die exportirten Quanten der verschiedenen Zuckersorten mit einander, so finden wir folgendes Verhältniß:

Brauner Zucker	100 645,10	Pikuls,
Kandis „	87 094,73	„
Weißer „	22 835,85	„

Nach welchen Häfen sich unsere Ausfuhr richtete, kann aus Tabelle V. des Näheren ersehen werden.

Die Preise des Zuckers schwankten während des Jahres 1881 pro Pikul in Amoy bei:

Amoy Weißer Nr. 1	zwischen	7,00	und	9,00	Dollars,
Cha soa Brauner	„	3,10	„	4,45	„
Teotung „	„	3,00	„	3,50	„
Kandis	„	8,00	„	10,50	„

Die vorwiegenden Notirungen aber waren:

Amoy Weißer Nr. 1	8,00	Dollars	bis	8,50	Dollars,
Cha soa Brauner	3,20	„	„	3,40	„
Teotung „	3,00	„	„	3,20	„
Kandis	8,00	„	„	10,00	„

Wie die Berichte der Handelskammer außer Thee und Zucker keine weiteren Ausfuhrartikel erwähnen, so ist es auch hier angezeigt über dieselben mit einem Hinweis auf die Uebersicht VI. hinwegzugehen.

Aus den übrigen unten folgenden Tabellen (VII. bis X.) ist das besonders Bemerkenswerthe schon im allgemeinen Theil hervorgehoben worden und können dieselben, ohne weitere Erläuterungen nöthig zu machen, angehängt werden.

Es erübrigt noch über den sogenannten Transithandel einige Notizen beizubringen, da derselbe nicht wichtig genug erscheint, um die Mittheilung einer ausführlichen Tabelle zu rechtfertigen.

Der Name ist nicht gerade glücklich gewählt. Es handelt sich in Wirklichkeit nur um die Waaren, welche beim Transport in's Innere oder dorther, anstatt die verschiedene lokalen Abgaben an den Orten, durch welche der Transit geht, zu entrichten, durch eine einmalige Zahlung an das Schiffszollamt im Betrage des halben Zolles sich von den örtlichen Auflagen befreit haben.

Der Werth aller so beförderten Waaren betrug nicht mehr als 407 303 Taels, eine Abnahme von 59 282 Taels gegen das Vorjahr; in das Innere gingen unter Transit-Paß des Zollamts hauptsächlich Baumwollenwaaren, Baumwolle, Quecksilber ꝛc. im Werthe von 174 342 Taels, aus unseren Produktionsdistrikten kamen unter diesem Schutz Zucker, eiserne Pfannen, Hanfzeug zu Säcken ꝛc. im Werthe von 232 961 Taels.

Dieser kleine Theil unseres Handels entging somit der Besteuerung zu Gunsten der Provinzialkassen, den Behörden ist es aber gelungen, einer ausgedehnten Benutzung von Transitsätzen vorzubeugen.

Die Entnehmer der Pässe waren fast ausschließlich Britische Firmen.

Ueber den Handel Amoy's für das Jahr 1881 dürfte nunmehr genügende Auskunft gegeben worden sein, es möge aber gestattet sein, die folgenden Ausführungen hier noch anzuschließen.

Post- und Packet-Verkehr zwischen Deutschland und China.

Daß ein regelmäßiger und schneller Postdienst nicht unwesentlich zur Förderung der Handelsbeziehungen zwischen zwei Ländern beiträgt, ist so durchaus anerkannt, daß einige Worte über den Postverkehr zwischen Deutschland und China hier wohl am Platze sein dürften.

Die Dampfer, welche den Postverkehr zwischen Europa und China vermitteln und ja auch Post für den Orient im weitesten Sinne dieses Wortes transportiren, sind Englische und Französische, welche hohe Staatszuschüsse erhalten. Die Kompagnien sind die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, kurz bezeichnet als die P. & O. und die Messageries Maritimes.

Die Englischen Dampfer nehmen die Post in Brindisi an Bord und liefern sie dort ab, die Französischen in Marseille beziehungsweise in Neapel, und sollte der letztere Punkt für die Deutsche Post vorzuziehen sein, da der Seeweg zwischen dem Italienischen und dem Französischen Hafen ungefähr zwei Tage in Anspruch nimmt. Gegen Neapel spricht bei der abgehenden Post wohl nur der Umstand, daß der Abgang des Dampfers von dort nicht zur bestimmten Stunde erfolgt, wie von Marseille, und die Briefsäcke schon früher bereit liegen müssen, obschon das Postschiff vielleicht erst später abgeht.

Postschluß in London ist Freitag Abend, so daß die Redaktion des London and China Expreß, eines Spezialwochenblattes für den

fernen Orient (The far East) noch von 4 Uhr Nachmittags Nachrichten zu bringen im Stande ist. Wann die Post in Berlin schließt, kann nicht bestimmt angegeben werden, weil, soweit bekannt, keine amtliche Bekanntmachung darüber erscheint, es dürfte aber Donnerstag Abend der letzte Termin sein, wie man nach den hier eingehenden Postsachen urtheilen kann. Der Grund dafür, daß die Engländer ihre Briefe ꝛc. 24 Stunden später abschicken können, dürfte darin liegen, daß die Post mit Spezialzug befördert wird, auf dessen Ankunft die Schiffe zu warten haben. Gleichgültig ist natürlich ein solcher Zeitverlust für die Deutschen Kaufleute nicht, aber die Kosten eines Anschlusses an den Spezialzug sind wahrscheinlich zu groß, um sich zu rechtfertigen.

Obschon China nicht zum Weltpostverein gehört, so ist doch, Dank der Fürsorge der Englischen Postbehörde in Hongkong, das Porto für die offenen Häfen nicht höher, als das für die Britische Kolonie selbst, also 20 Pfennige für den gewöhnlichen Brief, und sind Postkarten, offene Buchpackete, Sendungen von Mustern, Manuskripten in nicht vollständig geschlossener Verpackung ꝛc. zu den bekannten billigen Sätzen zulässig. Ebenso können alle geschriebenen Dokumente, wenn sie nicht den Charakter einer persönlichen Korrespondenz an sich tragen, Beförderung finden, was oft nicht genügend berücksichtigt wird, und dadurch, daß man solche Sendungen einschreiben läßt, gehen sie ganz ebenso sicher oder sicherer als gewöhnliche Briefe.

Will man einen Leitvermerk auf die Postsachen setzen, was sich namentlich von kleineren Plätzen aus empfehlen dürfte, so schreibe man einfach via Hongkong. Schreiber weiß aus Erfahrung, daß dies genügt, während Briefe ohne Vermerk, von der Post „via Russie“ expedirt worden waren und sich dadurch einen Monat verspätet hatten.

Obschon das Generalpostamt in Hongkong nur in einem Theile der offenen Häfen eigene Agenturen hat, so ist doch die Beförderung der Briefe nach all den Plätzen gesichert, an welchen sich Englische Konsularbehörden befinden, und dies trifft für alle offenen Häfen zu.

Man kann daher sagen, daß Europäer und Amerikaner die in China leben, fast ebenso günstig gestellt sind, als ob das Reich der Mitte zum Weltpostverein gehörte.

Ueber die Verpackung von Gütern sollte die Deutsche Geschäftswelt jetzt durch die Enqueteberichte genügend unterrichtet sein, über die Verpackung von Postsachen scheint sie noch einiger Anweisungen zu bedürfen.

Man schließe die Briefe nicht mit Siegellack, oder falls dies unvermeidlich, lege man ein Stück dünnes Seidenpapier über das Siegel. Die Briefe kleben sonst leicht zusammen und werden in Folge dessen falsch dirigirt.

Vor allem aber benutze man kein bloßes Kreuzband mehr. Zeitungen müssen ihrer ganzen Größe nach in dünnes aber starkes Papier gehüllt werden, und nur die Seiten bleiben offen, denn nur so lassen sie sich vor dem Zerfetztwerden bewahren. Die Papierhülle muß sehr fest umliegen, oder sie streift sich ab. Will man ganz sicher gehen, so zieht man durch die Zeitung und über den Umschlag einen dünnen Faden. Bücher sollten in starkes Packpapier geschlagen sein, und braucht das Packet nur ganz wenig an beiden Seiten offen zu sein. Aehnlich mit Sendungen von Mustern, Manuskripten, Dokumenten ꝛc. Der Inhalt des Packets sollte auf dem Umschlag kurz angegeben sein, z. B. Manuskripte, Bücher, Muster ohne Werth. Daß diese letzteren per Post versandt werden können, ist eine große Erleichterung, die von dem Publikum anscheinend noch nicht genügend gewürdigt und benutzt wird.

Geschlossene Packete können bis jetzt mit der Post nicht nach China befördert werden, aber es ist deswegen nicht schwierig oder besonders kostspielig, sie zu senden, wie man oft in Deutschland zu glauben scheint.

Nur muß man eine kleine Schachtel oder Kiste nicht unter einem Güterladeschein versenden wollen. Einen solchen stellen die Dampfergesellschaften nicht unter einem Minimalbetrage aus, der für Kleinigkeiten viel zu hoch ist, dagegen nehmen sie dergleichen auf einen Packetzettel (parcel receipt) zu mäßigen Sätzen an, und können schon ganz ansehnliche Kisten so als Packete Beförderung finden. Die Grenze wird natürlich bei verschiedenen Gesellschaften verschieden sein. Solche Packete, falls sie nicht sehr eilig sind, schickt man am besten nach Hamburg an einen Spediteur (z. B. das große Haus Elkan & Komp.) zur Beförderung mit einem Schiffe der Hamburger Dampfschiffsrhederei-Gesellschaft, schleunigere Sachen nach Marseille oder Brindisi an einen dortigen Spediteur mit dem speziellen Auftrage sie auf einen Packetschein (parcel ticket) zu expediren.

Der Weg über Triest, obgleich gerader, ist durchaus nicht kürzer, ganz abgesehen davon, daß man der Deutschen Linie doch den Vorzug geben wird.

Manches Unzweckmäßige wird jedoch in solchen Beziehungen beibehalten.

Ein Beispiel liefern die Nachrichten, welche Deutsche Zeitungen über angekommene überseeische Posten bringen.

Dieselben melden stehend:

Die Chinesisch-Ostindische Ueberlandpost — diese Bezeichnung ist seit Eröffnung des Suezkanals ein Anachronismus — ist in Triest angekommen, und über deren Eintreffen in Brindisi beziehungsweise Neapel findet man in der betreffenden Liste kein Wort. Nun ist es aber schon aus dem oben über den Postverkehr zwischen Europa und China Gesagten klar, daß diese Meldung unrichtig sein muß, und kann versichert werden, daß keine hiesige Postanstalt Briefe über Triest dirigirt, falls nicht dieser langsame und um nichts billigere Weg besonders vorgeschrieben sein sollte. Die Dampfer des Oesterreichischen Lloyd, die ja jetzt bis Schanghai laufen, mögen einzelne Poststücke mitbringen, aber sicher nicht die Chinesisch-Ostindische Post. Das Publikum wird aber leicht durch solche Anzeigen irregeführt und meint dann, der kürzeste Weg nach China gehe über Triest. Allerdings könnte jeder aus dem ausgezeichneten Reichs-Postkursbuche sich leicht eines Besseren belehren.

Fremde Kolonie.

Die fremde Kolonie ist nach Zahl und Zusammensetzung nicht wesentlich verändert, 275 Köpfe gegen 285 im Vorjahre.

Ein Deutsches Haus, welches am Ein- und Ausfuhrhandel betheiligt wäre, existirt ja bedauerlicherweise hier nicht, und muß man wohl annehmen, daß nur Schiffsagenturgeschäfte zur Zeit für uns an diesem Platze rentabel sind. Deutschland ist zu wenig am hiesigen Import- und Exportgeschäft betheiligt, als daß es gegen die bestehende Konkurrenz der Engländer, Amerikaner und vor allen der Chinesischen Kaufleute sich für ein Deutsches kaufmännisches Haus lohnen dürfte, hier eine Filiale zu errichten. Daß sich für andere Deutsche Unternehmungen, Rhedereigeschäfte ausgenommen, zur Zeit günstige Aussichten hier böten, läßt sich nicht behaupten.

Um Deutschland in die Lage zu bringen, dereinst auf den Gebieten des Eisenbahnwesens, des Maschinen- und Schiffbaues ꝛc. eine erfolgreiche Konkurrenz aufnehmen zu können, dürfte es sich empfehlen, den Eintritt junger Deutscher in die Dienste der Chinesischen Regierung möglichst zu begünstigen, damit sie zur rechten Zeit die Vermittelung zwischen den einheimischen Behörden und der Deutschen Industrie übernehmen können. Das Mißtrauen Chinas

bezüglich einer politischen Vergewaltigung seitens Deutschlands dürfte nicht groß sein, und der Umstand, daß wir weder am Opiumhandel, noch an der religiösen Propaganda irgend erheblich betheiligt sind, wird es einem Deutschen einigermaßen erleichtern, einen bestimmenden Einfluß auf die Chinesischen Beamten auszuüben.

Die Deutsche Kolonie bestand am Schlusse des Jahres 1881 aus
22 Männern,
8 Frauen und
11 Kindern,
zusammen 41 Personen.

I. Uebersicht über die Brutto- und Nettowerthe des Handels von Amoy in fremden Schiffen im Jahre 1881.

	1879.		1880.		1881.	
	Netto-Werthe. Hail. Taels.	Brutto-Werthe. Hail. Taels.	Netto-Werthe. Hail. Taels.	Brutto-Werthe. Hail. Taels.	Netto-Werthe. Hail. Taels.	Brutto-Werthe. Hail. Taels.
Fremde Waaren.						
Einfuhr von fremden Ländern und Hongkong	4 630 934		5 411 745		6 618 708	
Einfuhr von Chinesischen Häfen	78 430		62 772		60 123	
Brutto-Werth der Einfuhr fremder Waaren		4 709 364		5 474 517		6 678 831
Wiederausfuhr nach fremden Ländern und Hongkong	123 826		42 700		48 884	
Wiederausfuhr nach Chinesischen Häfen (hauptsächlich Formosa)	1 068 152		1 064 533		1 026 183	
Gesammtwerth der Wiederausfuhr	1 191 978		1 107 233		1 075 067	
Netto-Werth der Einfuhr fremder Waaren	3 517 386		4 367 284		5 603 764	
Chinesische Waaren.						
Einfuhr		5 156 645		4 943 445		5 832 817
Wiederausfuhr nach fremden Ländern	2 336 928		2 013 748		2 131 903	
„ „ Chinesischen Häfen	159 484		125 926		149 583	
Gesammtwerth der Wiederausfuhr Chinesischer Waaren	2 496 412		2 139 674		2 281 486	
Netto-Werth der Einfuhr Chinesischer Waaren	2 660 233		2 803 771		3 551 331	
Ausfuhr Chinesischer Waaren lokalen Ursprungs nach fremden Ländern	1 701 195		1 624 540		1 697 335	
Ausfuhr Chinesischer Waaren lokalen Ursprungs nach Chinesischen Häfen	1 150 335		1 237 989		1 086 945	
Gesammtwerth der ausgeführten Waaren lokalen Ursprungs		2 851 530		2 862 529		2 784 280
Brutto-Werth des Handels		12 717 539		13 280 491		15 295 928
Netto-Werth des Handels	9 029 149		10 033 584		11 939 375	

d. h. fremde und Chinesische Einfuhr abzüglich der Wiederausfuhr, zuzüglich der Ausfuhr lokalen Ursprungs.

II. Netto-Einfuhr fremder Waaren.

Waaren.	Einheit.	Netto-Gesammteinfuhr. Quantität.	Werth: Hk. Tls.
Opium:			
Malwa-	Pikuls	288,09	143 843
Patna-	„	1 843,95	691 711
Benares-	„	4 408,80	1 646 288
Persisches	„	1 606,49	630 087
Türkisches	„	38,34	15 337
Baumwollenwaaren:			
Shirtings, graue	Stück	36 408	58 253
„ weiße	„	40 459	97 074
Shirtings, gefärbte	Stück	1 187	2 374
„ weiße gemusterte Brokate	„	320	829
„ gefärbte gemusterte Brokate	„	3 477	8 826
„ braune Amerikanische Brokate	„	420	672
T-Tuch, Englisches	„	64 077	76 881
„ Amerikanisches	„	62 606	40 946
Drills, Englische	„	1 577	3 782
„ Amerikanische	„	3 527	8 464

Waaren.	Einheit.	Netto-Gesammteinfuhr. Quantität.	Werth: Hk. Tls.
Drills, Holländische	Stück	7	19
Leinwand (Sheeting) Amerik.	„	3 234	7 757
Jeans	„	76	152
Chintzes	„	2 768	4 128
Türkischrothe Stoffe	„	9 408	11 287
Damast	„	873	4 365
Sammet	„	277	1 385
Musseline und Schleiertuch	„	2 124	1 698
Satinette	„	236	954
Taschentücher	Dutzend	2 567	1 271
Baumwollenwaaren, unklassifizirte	Stück	2 556	2 397
Baumwollenzwirn	Pikuls	95,85	5 727
Baumwollengarn	„	27 858,20	612 876
Segeltuch	Rollen	36	324
Leinwand, feine	Stück	58	232
Wollenwaaren:			
Decken	Paar	911	2 733
Bombaset	Stück	142	568
Beuteltuch	„	10	40
Kamlots, Englische	„	2 452	26 972
„ Holländische	„	67	1 139
Tuch (Breit, Habit, Medium)	„	352	8 096
„ Russisches	„	10	240
Spanish Stripes	„	397	5 955
Flanell	„	107	1 275
Lastings	„	1 145	10 305
„ kraus	„	69	615
Long Ells	„	876	4 816
Wolle und Baumwolle gemischt	„	1 221	4 884
Wollenwaaren, verschiedene	„	761	2 226
Wollene Bänder und Garn	Pikuls	179,39	30 713
Metalle:			
Yellowmetall	„	82,21	835
Eisen (Nageleisen)	„	2 326,27	6 969
Eisenstangen (Bar)	„	2 088,49	5 499
„ (Pig)	„	50,40	60
Verarbeites Eisen	„	916,25	4 710
Altes Eisen	„	6 063,59	9 492
Blei in Mulden	„	6 987,87	33 893
Quecksilber	„	366,82	14 799
Stahl	„	687,99	2 620
Zinn in Stangen	„	8 714,59	165 564
„ „ Tafeln	„	419,82	2 125
Metalle, unklassifizirte	„	778,64	3 685
Verschiedene Waaren:			
Getrocknetes Rindfleisch	„	3 261,78	17 328
Tripang, weißer	„	519,92	9 359
„ schwarzer	„	4 114,95	38 534
Vogelnester 1. Qualität	„	0,04	96
„ 2. „	„	44,60	44 600
„ 3. „	„	22,91	6 873
Knochen, Rinds-	„	5 592,79	5 791
Messingknöpfe	Groß	2 564	1 792
Kardamom	Pikuls	49,54	1 756
Cement	Fässer	293	975

Waaren.	Einheit.	Netto-Gesammteinfuhr. Quantität.	Werth: Hk. Tls.
Zimmet	Pikuls	136,67	4 102
Wanduhren	Stück	1 392	3 898
Gewürznelken	Pikuls	28,88	701
Steinkohle	Tonnen	1 203	9 620
Bezoar	Pikuls	0,73	1 168
Baumwolle, rohe	„	12 381,71	123 906
Tintenfisch	„	605,18	8 686
Farbstoffe	Tins	20 962	8 297
Königsfischer-Federn	Stück	24 321	2 905
Fisch, getrockneter	Pikuls	43 510	232 820
„ gesalzener	„	1 677,83	5 306
Fischhäute	„	1 797,17	16 171
Feuerstein	„	2 340,10	1 404
Mehl, Amerikanisches	„	4 527,50	9 040
Ginseng, Amerik., gereinigter	„	60,22	30 110
„ „ nicht gerein.	„	18,34	4 687
„ Abfall	„	19,37	811
Leim	„	1 096,94	8 537
Häute, Kuh- und Rhinoceros-	„	943,59	5 937
„ Pferde-	Stück	5 550	3 698
Rindviehhörner	Pikuls	259,61	2 327
Indigo, flüssiger	„	3 409,28	11 927
Hausenblase	„	201,38	2 818
Lampen	Stück	2 709	2 079
Leder	Pikuls	170,37	1 703
Mangrove-Rinde	„	2 736,79	1 367
Zündhölzer	Groß	119 981	47 807
Schalthiere, getrocknete	Pikuls	3 390,86	23 218
Nähnadeln	Tausend	2 920	675
Oelkuchen	Pikuls	23 161,63	27 794
Oelnuß	„	6 801,03	15 749
Kerasinöl	Gallonen	19 832	3 480
Farböl	„	2 513	1 600
Opiumhülsen	Pikuls	18,43	897
Reis in der Hülse	„	2 330	2 330
Grüne Farbe	„	96,84	1 935
Farbe, assortirt	„	267,95	1 933
Erbsen	„	1 417,27	1 700
Pfeffer, schwarzer und weißer	„	193,65	1 281
Speck, getrockneter	„	451,89	4 302
Garnelen, getrocknete	„	15 319,47	178 078
Stuhlrohr	„	2 397,54	7 687
Reis	„	84 260,69	101 106
Tau, Europäisches und Manila-	„	162,85	1 772
Sandelholz	„	958,51	5 504
Sapanholz	„	3 475,91	5 556
Sesamsamen	„	652,90	1 761
Sesamölkuchen	„	6 067,50	5 424
Haifischflossen, schwarze u. weiße	„	93,38	1 812
Eßbare Muscheln	„	639,71	7 437
Rindersehnen	„	2 124,60	38 198
Zucker, weißer	„	183,43	1 281
Bauholz aller Art	Werth	—	1 224
Zunder	Pikuls	549,83	7 142
Regenschirme, seidene u. baumwollene	Stück	4 677	3 083

Waaren.	Einheit.	Netto-Gesammteinfuhr. Quantität.	Werth: Hk. Tls.
Fensterglas	Kisten	1 481	4 443
Holz, wohlriechendes	Pikuls	306,39	13 472
„ andere Sorten	Werth	—	25
Nicht aufgezählte Artikel	„	—	22 385
Zusammen	—	—	5 603 887
Ueberschuß in der Wiederausfuhr über die Einfuhr bei einigen Artikeln während des Jahres			123
		Netto-Total	5 603 764

III. Einfuhr Chinesischer Waaren nach Abzug der Wiederausfuhr.

Waaren.	Einheit.	Quantität.	Werth: Hk. Tls.
Seidene Stückwaaren	Pikuls	89,11	43 587
„ Bänder	„	17,18	7 700
Seidener Zwirn	„	7,65	2 676
Seide und Baumwolle, gemischt	„	11,22	2 244
Thee: Congou-	„	10,96	218
„ Ulong-	„	4 843,62	110 689
„ Souchong-	„	18,55	556
Baumwolle, rohe	„	32 331,66	420 199
Verschiedene Artikel:			
Mandeln	„	95,06	1 518
Anisette	„	245,85	4 175
Säcke (Matten und Stroh)	Stück	58 832	1 418
Bambuswaaren	Pikuls	5,61	90
Gerste	„	666,49	2 188
Bohnenkuchen	„	639 900,60	704 471
Bohnenquark	„	20,60	38
Bohnen und Erbsen	„	417 699,18	500 595
Rinderknochen	„	12 249,98	4 926
Messingwaaren	„	112,93	3 352
Mützen, seidene	Stück	17 759	4 782
Chinawurzel	Pikuls	773,98	5 626
Steinkohle	Tonnen	1 581	7 905
Dintenfisch	Pikuls	747,66	4 486
Datteln, schwarze	„	1 223,66	4 320
„ rothe	„	3 485,63	12 116
Eier, präservirte	Stück	123 070	1 052
Fächer	„	8 468	751
„ Palmblatt-, unverzierte	„	1 159 000	4 636
„ Papier-	„	47 070	1 880
Fische, getrocknete	Pikuls	5 161,08	39 063
„ gesalzene	„	25 301,55	81 045
Mehl	„	156,26	492
Früchte, getrocknete	„	461,90	1 262
„ frische	„	3 475,41	3 440
Schwämme	„	860,47	25 802
Möbel	Stück	360	1 213
Ginseng, Koreanischer, 1. Qual.	Pikuls	11,10	19 980
„ einheimischer	„	2,30	123
Glaswaaren	„	358,11	9 300
Grastuch, grobes	„	14,13	1 272
„ feines	„	11,08	2 868
Erdnüsse	„	843,64	1 687
Gips	„	1 986,57	1 589
Schinken	Pikuls	59,68	1 194
Arsenik-Oxyd	„	10,55	82
Hanf	„	760,58	7 605
Lampenschwärze	„	169,57	224
Lampen und Laternen	Stück	11 020	2 325
Bleiroth und Bleigelb	Pikuls	498,72	4 479
Bleiweiß	„	453,27	4 063
Leder	„	1 131,19	11 294
Lilienblumen, getrocknete	„	7 244,39	36 305
Liliensamen oder Lotusnüsse	„	299,51	4 185
Lakritzen	„	324,88	1 124
Düngerkuchen	„	1 464,75	3 952
Matten, Bambus-	Stück	11 409	3 722
„ Stroh-	„	10 690	960
„ Thee-	„	1 185 385	35 551
Medizin	Pikuls	6 710,64	42 344
Metalle (Eisendraht)	„	862,84	5 169
Schwämme	„	287,03	7 129
Nankings	„	235,82	8 465
Oel, Bohnen-	„	21 021,74	98 241
„ Erdnuß-	„	642,83	4 375
„ Holz-	„	1 175,83	7 051
Schmucksachen	Stück	116 901	14 527
Papier, 1. Qualität	Pikuls	470,34	5 632
Zinnwaaren (Pewter)	„	9,98	199
Pflaumen, schwarze	„	111,49	195
Pottasche	„	834,48	3 644
Garnelen, getrocknete	„	11 798,13	135 396
Rosinen	„	114,53	572
Bambusabfall	„	191	1 526
Reis	„	582 749,06	699 284
„ rother	„	51,50	282
Safflor	„	13,50	783
Samschu	„	4 700,54	23 503
Melonensamen	„	2 476,92	7 924
Sesamsamen	„	6 837,77	18 454
Schellfisch	„	625,18	2 558
Schuhe, seidene u. baumwollene	Paar	10 158	8 110
Rindersehnen	Pikuls	188,98	3 379
Schaf- und Lammfelle	Stück	2 320	1 239
Brauner Zucker	Pikuls	202,72	405
Rindertalg	„	449,58	2 696
Tabak, Blätter-	„	172,78	1 209
„ präparirter	„	320,54	4 803
Firniß	„	338,18	5 069
Zinnober	„	51,70	2 578
Wachs, weißes	„	382,19	28 649
Nudeln	„	8 349,71	48 875
Weizen	„	129 858,68	155 729
Holzwaaren	„	67,15	1 327
Aus Wolle und Baumwolle gemischte einheimische Fabrikate	Stück	6 695	6 569
Nicht aufgezählte Artikel	Werth	—	32 228
Zusammen	—	—	3 554 516
Ueberschuß in der Wiederausfuhr über die Einfuhr bei einigen Artikeln während des Jahres			3 185
		Netto-Total	3 551 331

IV. Ausfuhr und Wiederausfuhr von Thee im Jahre 1881.

Ausfuhr.

Bestimmung.	Congou. Pikuls.	Ulong. Pikuls.	Souchong. Pikuls.	Gemischter Thee. Pikuls.	Staub. Pikuls.	Zusammen (ohne Staub). Pikuls.
Großbritannien	—	488,22	—	—	79,72	488,22
Vereinigte Staaten von Amerika	1019,22	44 290,64	—	—	—	45 309,86
Singapore und Straßen	535,68	3 013,22	33,47	—	—	3 582,37
Java	1566,81	4 570,30	30,44	—	—	6 167,55
Siam	31	759,73	0,60	—	—	791,33
Manila	136,37	155,78	11,43	—	—	303,58
Hongkong	1021,71	13 079,47	8,39	—	—	14 109,57
Zusammen nach fremden Ländern	4310,79	66 357,36	84,33	—	79,72	70 752,48
„ „ Chinesischen Häfen	103,35	86,39	0,10	—	—	189,84
Gesammtausfuhr	4414,14	66 443,75	84,43	—	79,72	70 942,32

Wiederausfuhr.

Großbritannien	—	224,85	—	—	—	224,85
Vereinigte Staaten von Amerika	669,98	78 765,47	—	—	—	79 435,45
Singapore und Straßen	—	10,20	—	—	—	10,20
Java	—	18	—	—	—	18
Siam	—	2	—	—	—	2
Manila	0,44	0,06	—	—	—	0,50
Hongkong	—	13 263,14	—	8,55	—	13 271,69
Zusammen nach fremden Ländern	670,42	92 283,72	—	8,55	—	92 962,69
„ „ Chinesischen Häfen	—	173,24	19,12	—	—	192,36
Gesammt-Wiederausfuhr	670,42	92 456,96	19,12	8,55	—	93 155,05

Gesammtausfuhr und Wiederausfuhr.

	Nach fremden Ländern. Pikuls.	Nach Chinesischen Häfen. Pikuls.	Zusammen. Pikuls.
Thee, Congou-	4 981,21	103,35	5 084,56
„ Ulong-	158 641,08	259,63	158 900,71
„ Souchong-	84,33	19,22	103,55
„ Staub	79,72	—	79,72
„ gemischter	8,55	—	8,55
Zusammen	163 794,89	382,20	164 177,09

V. Ausfuhr von Zucker im Jahre 1881.

a. Nach fremden Ländern.

Sorten.	Hongkong. Pikuls.	Straßen. Pikuls.	Zusammen. Pikuls.
Zucker, brauner	237,36	—	237,36
„ Kandis-	9 202,62	3966,03	13 168,65
„ weißer	108	—	108
Zusammen	9 547,98	3966,03	13 514,01

b. Nach Chinesischen Häfen.

Sorten.	Futschau. Pikuls.	Schanghai. Pikuls.	Tschifu. Pikuls.	Tientsin. Pikuls.	Niutschuang. Pikuls.	Takao. Pikuls.	Tamsui. Pikuls.	Ningpo. Pikuls.	Zusammen. Pikuls.
Zucker, brauner	610,19	23 711,69	7 175,91	10 789,07	58 120,88	—	—	—	100 407,74
„ Kandis-	1 930,50	40 523,30	6 517,85	14 917,34	9 531,59	—	2,00	503,50	73 926,08
„ weißer	—	5 937,05	5 845,50	2 943,64	8 000,66	1,00	—	—	22 727,85
Zusammen	2 540,69	70 172,04	19 539,26	28 650,05	75 653,13	1,00	2,00	503,50	197 061,67

VI. Ausfuhr und Wiederausfuhr Chinesischer Waaren.

Waaren.	Einheit.	Gesammtausfuhr einschl. der Wiederausfuhr. Quantität.	Werth: Hk. Tls.
Seide, Stückwaaren	Pikuls	16,17	7 622
„ Zwirn	„	2,30	804
Seide und Baumwolle, gemischt	„	0,34	68
Thee: Congou-	„	5 084,56	55 438
„ Ulong-	„	158 900,71	2 861 437
„ Souchong-	„	103,55	9 016
„ Staub-	„	79,72	359
„ gemischter	„	8,55	256
Verschiedene Waaren:			
Künstliche Blumen	„	23,16	1 833
Säcke, Hanf-	Stück	1,130 450	41 512
„ Gunny-	„	349 660	16 489
„ Stroh-	„	36 150	1 540
Bambusrohr	„	38 879	2 095
„ gespalten	Pikuls	2 898,20	3 410
Bambuswaaren	„	252,73	4 036
Bohnen	„	85 083,65	101 977
Bohnenkuchen	„	16 929,00	18 650
Bohnenquark	„	173,73	504
Messingwaaren	„	128,33	3 844
Mauer- und Ziegelsteine	Stück	4 060 172	22 828
Kreide, präparirte	Pikuls	561,91	1 495
Porzellan, grobes	„	19 753,05	39 505
„ feines	„	4,42	56
Baumwollengarn	„	54,90	1 178
Kupfermünzen (Cash)	Schnüre	27 488	18 749
Dintenfisch	Pikuls	109,59	1 183
Datteln, schwarze	„	86,84	360
„ rothe	„	612,46	1 953
Feuerwerkskörper	„	1 315,26	17 094
Fisch, gesalzener	„	999,87	3 197
Fischnetze	„	110,03	3 294
Mehl	„	2 954,43	6 676
Blumenzwiebeln	Stück	1 030 035	4 676
Früchte, frische	Pikuls	4 247,14	6 103
„ getrocknete	„	1 654,30	4 433
Schwämme	„	36,52	1 093
Möbel	Werth	—	680
Knoblauch	Pikuls	6 327,35	6 329
Leim	„	44,39	359
Goldfäden, nachgemachte	„	115,42	8 078
Goldblatt, echtes	Stück	13 104 000	9 352
Grastuch, grobes	Pikuls	183,97	16 552
„ feines	„	163,81	42 582
Erdnüsse	„	572,39	1 144
Menschenhaar	„	142,92	4 168
Hanf	„	100,92	1 008
Hanffaser	„	3 907,35	7 815
Hanf zu Säcken (Sacktuch)	Stück	657 050	48 184
Hanfgarn	Pikuls	606,65	12 252
Indigo, flüssiger	„	1 332,18	4 660
Eisenwaaren	„	12 141,22	56 459
Joßsticks	„	410,24	4 901
Papierschirme	Stück	306 118	22 250
Lampendocht	Pikuls	15,39	738
Blei, roth und weiß	„	54,30	479
Lichees, getrocknete	„	789,84	4 268
Lilienblumen, getrocknete	„	355,55	1 774
Lungngans, „	„	9 966 95	50 107
„ Fleisch-	„	114,46	1 488
Altes Kupfer	„	68,46	682
Macaroni	„	484,62	1 637
Matten, Stroh	Stück	53 375	4 804
„ Bambus- und Rohr-	„	2 440	732
Medizin	Pikuls	2 160,34	14 174
Syrup	„	1 160,00	516
Schwämme	„	23,17	659
Nankings	„	348,21	12 593
Oel, Bohnen-	„	2 859,33	12 202
Oel, Erdnuß-	„	147,79	1 033
Austern, getrocknete	„	423,53	3 574
Papier, I. Qualität	„	10 941,87	131 218
„ II. „	„	27 144,11	159 941
Pottasche	„	976,26	7 867
Kartoffeln, getrocknete	„	1 901,24	2 659
Töpferwaaren	„	875,58	691
Präserven	„	4 377,46	34 997
Reis	„	12 444,62	14 932
„ rother	„	105,91	607
Safflor	„	39,66	2 286
Samschu	„	2 918,60	14 594
Seegras	„	48,02	981
Melonensamen	„	1 175,96	3 758
Blumensamen	„	787,40	6 297
Sesamsamen	„	117,45	1 751
Eßbare Muscheln, gesalzene	„	727,58	1 521
Schuhe von Seide u. Baumwolle	Paar	27 234	13 187
Silberblatt, echtes	Stück	15 620 000	2 050
Granitsteine	„	33 970	2 955
Mühlsteine und Mörser	„	12 573	1 131
Zucker, brauner	Pikuls	102 616,28	205 250
„ Kandis-	„	87 094,73	522 020
„ weißer	„	22 885,85	114 408
Rindertalg	„	124,74	748
Planken für Theekisten	Kisten	333 999	23 628
Bauholz (Planken u. weiches Holz)	□ Fuß	8 240	416
Tabak, präparirter	Pikuls	4 655,76	69 844
„ Blätter-	„	126,65	884
Rüben, gesalzene und getrocknete	„	5 124,44	10 203
Firniß	„	144,50	2 167
Gemüse, gesalzenes	„	1 464,62	3 162
Nudeln	„	13 072,71	47 945
Zinnober	„	46,55	2 352
Wachs, weißes	„	31,56	2 380
Weizen	„	4 166,20	4 998
Holzwaaren	„	248,98	4 965
Tuch, wollenes	„	3 900	3 636
Nicht aufgezählte Artikel	Werth	—	20 341
Zusammen	—	—	5 065 766

VII. Einfuhr und Wiederausfuhr von Opium im Jahre 1881

Einfuhr.

Aus	Patna		Benares		Persisches		Malwa		Türkisches		Zusammen.	
	Quantität. Pikuls.	Werth. Hk. Tls.	Quantität. Pikuls.	Werth. Hk. Tls.	Quantität. Pikuls.	Werth. Hk. Tls.	Quantität. Pikuls.	Werth. Hk. Tls.	Quantität. Pikuls.	Werth. Hk. Tls.	Quantität. Pikuls.	Werth. Hk. Tls.
den Straßen	2,40	900	9,60	3 480	—	—	—	—	—	—	12	4 380
Hongkong	2 136,15	805 858	6 108	2 292 489	1 897,79	746 092	288,09	143 843	52,75	21 101	10 482,78	4 009 383
Futschau	—	—	2,40	900	11,21	4 280	—	—	—	—	13,61	5 180
Schanghai	—	—	—	—	50,09	19 372	—	—	—	—	50,09	19 372
Takao	—	—	—	—	8,95	3 580	—	—	—	—	8,95	3 580
Zusammen	2 138,55	806 758	6 120	2 296 869	1 968,04	773 324	288,09	143 843	52,75	21 101	10 567,43	4 041 895

Wiederausfuhr.

Manila	26,40	9 691	1,20	450	—	—	—	—	—	—	27,60	10 141
Hongkong	24	9 400	—	—	43,13	17 171	—	—	—	—	67,13	26 571
Futschau	141,60	53 861	9,60	3 668	74,33	29 241	—	—	—	—	225,53	86 770
Schanghai	36	13 055	2,40	900	16,75	6 599	—	—	—	—	55,15	20 554
Takao	43,20	16 806	702	267 312	73,10	28 942	—	—	3,15	1 260	821,45	314 320
Tamsui	32,40	12 234	996	378 251	151,08	60 020	—	—	11,26	4 504	1 190,74	455 009
Swatau	—	—	—	—	3,16	1 264	—	—	—	—	3,16	1 264
Zusammen	303,60	115 047	1 711,20	650 581	361,55	143 237	—	—	14,41	5 764	2 390,76	914 629

VIII. Antheil einer jeden Flagge an dem Frachtgeschäft im Import- und Exporthandel von und nach fremden Ländern im Jahre 1881.

a. Fremder Importhandel.

Nationalität.	Einwärts.				Werth der Einfuhr fremder Waaren. Haik. Taels.
	Zahl der beschäftigten Schiffe.	Tonnengehalt.	Zahl der Einklarirungen.	Gesammt-Tonnengehalt.	
Britische	50	56 562	115	95 569	6 187 100
Amerikanische	1	85	1	85	3 173
Deutsche	13	4 491	16	5 472	138 703
Niederländische	3	1 928	5	3 616	7 827
Dänische	2	523	3	791	8 954
Spanische	4	1 947	22	9 690	245 393
Schwedische und Norwegische	1	223	1	223	6 860
Russische	1	811	2	1 622	—
Japanische	1	826	1	826	—
Nichtvertragsmächte	1	395	1	395	12 558
Chinesische	1	444	1	444	8 140
Zusammen	78	68 235	168	118 733	6 618 708

b. Fremder Exporthandel.

Nationalität.	Auswärts				Werth der		
	Zahl der beschäftigten Schiffe.	Tonnengehalt.	Zahl der Ausklarirungen.	Gesammt-Tonnengehalt.	Ausfuhr Chinesischer Waaren.	Wiederausfuhr fremder Waaren	Wiederausfuhr Chinesischer Waaren.
					Haik. Taels.	Haik. Taels.	Haik. Taels.
Britische	67	67 809	136	100 467	1 295 076	41 840	2 066 158
Amerikanische	2	602	2	602	—	—	—
Deutsche	24	8 806	25	9 199	136 228	—	33 592
Französische	1	226	1	226	11 789	—	326
Niederländische	3	2 304	5	3 992	71 741	—	9 627
Dänische	2	454	3	722	15 717	906	331
Spanische	4	1 947	23	10 104	128 712	6 121	9 657
Schwedische und Norwegische	2	512	3	735	8 557	—	1 300
Russische	1	811	1	811	11 487	17	—
Japanische	1	826	1	826	—	—	—
Nichtvertragsmächte	3	1 191	3	1 191	13 309	—	10 912
Chinesische	2	1 364	3	1 808	4 719	—	—
Zusammen	112	86 852	206	130 683	1 697 335	48 884	2 131 903

IX. **Antheil einer jeden Flagge am Frachtgeschäft im Einfuhr-, Ausfuhr- und Küstenhandel von Amoy im Jahre 1881.**

Nationalität.	Gesammt-Tonnengehalt.			Gesammtwerthe.				
	Im Küsten- und im fremden Handel.			Fremder Handel.		Küstenhandel.		Fremder und Küstenhandel.
	Zahl der Schiffe.	Zahl der Reisen.	Tonnengehalt.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	
				Haik. Taels.	Haik. Taels.	Haik. Taels.	Haik. Taels.	Haik. Taels.
Britische	310	1211	877 118	6 187 100	3 403 074	1 597 529	4 645 117	15 832 820
Amerikanische	8	17	5 268	3 173	—	14 567	73 308	91 048
Deutsche	125	264	91 216	138 703	169 820	481 449	927 372	1 717 344
Französische	2	2	452	—	12 115	—	11 854	23 969
Niederländische	9	14	8 944	7 827	81 368	14 251	27 095	130 541
Dänische	11	30	12 564	8 954	16 954	67 551	106 841	200 300
Spanische	8	45	19 794	245 393	144 490	—	9 281	399 864
Schwedische und Norwegische	6	11	2 778	6 860	9 857	5 585	27 398	49 000
Russische	2	3	2 433	—	11 504	—	—	11 504
Japanische	2	2	1 652	—	—	—	—	—
Keine Flagge	2	2	834	—	—	—	13 103	13 103
Nichtvertragsmächte	8	8	3 172	12 558	24 221	948	25 073	62 800
Chinesische	18	31	21 522	8 140	4 719	80 831	26 498	120 188
Zusammen	511	1640	1 047 747	6 618 708	3 878 122	2 262 711	5 892 940	18 652 481

X. **Antheil einer jeden Flagge an dem Frachtgeschäft von Amoy im Jahre 1881, nach Prozenten berechnet.**

Nationalität.	Prozent.					
	Schiffe.		Handel.			
	Zahl der Reisen.	Tonnengehalt.	Fremder Handel.	Küstenhandel.	Fremder und Küstenhandel.	Transithandel.
Britische	73,84	83,72	91,36	76,54	84,88	65,18
Amerikanische	1,04	0,50	0,03	1,08	0,49	0,10
Deutsche	16,10	8,71	2,94	17,27	9,21	0,19
Französische	0,12	0,04	0,12	0,15	0,13	—
Niederländische	0,85	0,85	0,85	0,51	0,70	—
Dänische	1,83	1,20	0,25	2,14	1,08	0,03
Spanische	2,75	1,89	3,71	0,11	2,14	34,50
Schwedische und Norwegische	0,67	0,27	0,16	0,40	0,27	—
Russische	0,18	0,23	0,11	—	0,06	—
Japanische	0,12	0,16	—	—	—	—
Keine Flagge	0,12	0,08	—	0,16	0,07	—
Nichtvertragsmächte	0,49	0,30	0,35	0,32	0,33	—
Chinesische	1,89	2,05	0,12	1,32	0,64	—
	100	100	100	100	100	100

I.]

Hiogo-Osaka.

Handelsbericht für 1880 und 1881.

1. Export.

Der Werth des Exports betrug:

1880	6 267 700	Dollars,
1881	6 202 400	„

Die kleine Abnahme, welche für das verflossene Jahr zu verzeichnen war, ist dadurch veranlaßt worden, daß das Theegeschäft nicht so bedeutend war wie im Vorjahre.

Der Gesammtbetrag der übrigen Artikel ergab dagegen eine Zunahme. Da diese aber ihrem Werthe nach nur ungefähr die Hälfte des hiesigen Exportgeschäfts repräsentiren, ist jener in erster Linie für unseren Platz von Bedeutung.

Eine Besprechung der Hauptartikel, welche ich mir nachstehend gestatte, hat deshalb naturgemäß damit zu beginnen.

I. Rohartikel.

a. Thee. Es kamen zur Verschiffung:

1880

nach New-York	9 539 533	Engl.	Pfund,
„ Chicago	2 422 395	„	„
„ San Francisco	80 980	„	„
„ Canada	2 167 171	„	„
	14 210 079	Engl.	Pfund,

einschließlich Sendungen nach London 14 622 008 Engl. Pfund im Werthe von 3 655 500 Dollars.

Seit Eröffnung des hiesigen Hafens hatte das Quantum des von hier exportirten Thees noch nie eine so hohe Ziffer erreicht.

Dagegen war die Qualität eine geringe.

1881

nach New-York	6 546 295	Engl.	Pfund,
„ Chicago	2 313 451	„	„
„ San Francisco	91 650	„	„
„ Canada	4 004 123	„	„
	12 955 519	Engl.	Pfund,

einschließlich Sendungen nach London 12 957 631 Engl. Pfund im Werthe von 3 259 000 Dollars.

Mithin ergiebt sich ein Ausfall gegen das Vorjahr von 1 664 377 Engl. Pfund. Theilweise war dies eine Folge der schlechten Ernte des letzten Jahres. Die Blätter waren dürre und ließen sich schlecht feuern. Die Nachfrage in Amerika beschränkte sich deshalb auf die besseren Sorten. Andererseits war dies Ergebniß dadurch veranlaßt, daß der Amerikanische Markt überfüllt war. Mindestens 10 pCt. der alten Ernte lagen beim Eintreffen der ersten Sendungen der neuen Saison noch unverkauft.

Es scheint, daß eine weitere Steigerung des hiesigen Theeexports nach Amerika vorläufig nicht zu erwarten ist, da kein Bedarf für einen solchen vorliegt, um so weniger, da in den letzten Jahren auch der Konsum von Formosa und Amoy Ulong in den Vereinigten Staaten zugenommen hat. Die Japaner legen freilich, namentlich nach guten Jahren wie 1878, noch immer neue Theegärten an. Leider lassen sie sich indessen die Verbesserung der Qualität nicht genügend angelegen sein. Dieser Vorwurf trifft noch mehr die Bewohner der südlichen als die der nördlichen Theedistrikte. In den letzteren ist die Behandlung in Bezug auf Assortirung, das gleichmäßige und feste Rollen der Blätter, die Aussonderung der Stengeltheile eine sorgfältigere. Ein großer Fehler besteht darin, daß die Theestauden nicht genügend beschnitten werden. Seit der Gründung Kobes hat sich das Theegeschäft hier außerordentlich gehoben, und unser Platz hat in dieser Branche mehr und mehr eine Yokohama ebenbürtige Stellung eingenommen. Früher war das Verhältniß 4 zu 7, jetzt ist es 4 zu 5. Die Haupt-Theeprovinzen, aus welchen der Bedarf des hiesigen Marktes bezogen wird, sind Yamashiro und Yamato (Kioto- und Osakafu). Die Japaner ziehen den Thee der ersteren, namentlich aus dem Ujidistrikt, allen anderen Sorten vor. Durch das für die Versendung nach Amerika erforderliche zweimalige Feuern nimmt der Thee einen anderen Charakter an, und ist in Folge dessen auch der Maßstab, welchen die fremden Kaufleute anlegen, ein anderer. Diese geben in der Regel dem Yokohamathee den Vorzug. Einmal wegen der oben erwähnten besseren Behandlung, dann auch weil das dortige Blatt weniger dürre ist und sich daher leichter rollen läßt, endlich ist der dortige Thee im Allgemeinen dunkler. In den letzten Jahren wird hier häufiger sogenannter basket-fire-tea bereitet, welcher auf Rattanplatten in Körben gedörrt wird und dann schwarz bleibt, während er durch Rühren in eisernen Pfannen ein dunkelgrünes Aussehen erhält. Das Dörren nimmt nach der ersten Lese, welche im Mai stattfindet, 50 Minuten, nach der zweiten in der zweiten Hälfte des Juni schon länger und nach der dritten im August etwa 90 Minuten in Anspruch. Ein Parfumiren des Thees findet nicht statt.

Die Amerikaner wünschen jetzt den Theeaufguß so hell wie möglich. Versandt wird der Thee der Regel nach in Kisten zu 50 bis 60 Pfund, nur kleine Sendungen für den San Francisco-Markt, welcher sich mehr an die Marke als an die Qualität hält, gehen in sogenannten tsubos (Porzellankrügen). Der für Chicago bestimmte Thee geht über San Francisco mit einem direkten Frachtschein. Ein großer Theil der für Canada in Ansatz gebrachten Theesendungen verbleibt in den Vereinigten Staaten. Da der Zoll bei Theesendungen, welche hier für Canada gemarkt sind, sich niedriger stellt, als wenn für die Vereinigten Staaten gemarkter Thee nachträglich dorthin exportirt wird, in diesem Lande aber der Thee zollfrei ist, so wird vorsichtshalber weit mehr Thee mit der Marke Canada versehen, als wirklich von den Theemärkten desselben, New-York und Chicago, dahin geht. Dem Vernehmen nach soll Aussicht vorhanden sein, daß der Zoll auf Thee demnächst auch in Canada aufgehoben wird.

Bei der Bedeutung, welche der Konsum Japanischen Thees in Amerika für das hiesige Land, den hiesigen Handel hat, würde es ein schwerer Schlag für beide sein, wenn die Vereinigten Staaten im Stande sein sollten, ihren Bedarf durch eigene Produktion zu decken. Deshalb sind die Versuche, welche jetzt in Kalifornien mit der Kultur des Theestrauches gemacht werden, von besonderem Interesse für unseren Platz. Aber auch wenn der dortige Boden demselben zusagen sollte, wird die zweite Grundbedingung einer wirksamen Konkurrenz die Beschaffung billiger Arbeitskräfte in den Theegärten sein. Diese würde nur durch wirksame Förderung der Chinesen-Einwanderung zu erfüllen sein. Da in Kalifornien jetzt das entgegengesetzte Bestreben befolgt wird, so liegt, selbst wenn die Anpflanzung der Theestaude daselbst die günstigsten Resultate erzielen sollte, noch für lange Zeit kein Grund vor, zu besorgen, daß dadurch für das hiesige Theegeschäft ein nachtheiliger Rückschlag zu erwarten ist.

In den einzelnen Monaten des Vorjahres war der Stand des Theegeschäfts folgender:

Januar.	Gutes Geschäft in besseren Gattungen zu festen Preisen.
Februar.	Gute Sorten wiederum in Frage, geringere dagegen vernachlässigt.
März.	Umsätze ziemlich gleichmäßig vertheilt.
April.	Keine Umsätze. Einige wenige Muster sogenannter garden teas angebracht.
Mai.	Die Saison eröffnete am 9. Mai; 8 Tage später als im Vorjahre. — Großes Geschäft in allen Sorten von Good Medium aufwärts.
Juni.	Reges Geschäft in allen Gattungen.
Juli.	Preise für „good common“ und „Medium“ wurden anläßlich größerer Zufuhren billiger, und stellte sich vermehrte Frage ein für diese.
August.	Geschäft schleppender, in Folge unbefriedigender Berichte von Amerika.
September.	Lebhafteres Geschäft bei steigenden Preisen, namentlich bessere Thees begehrt.
Oktober.	Da Nachfrage weniger wurde, gingen Preise etwas zurück.
November.	Common- und Medium-Gattungen am meisten gefragt; Preise etwas fester.
Dezember.	Zufuhren kamen nur sehr spärlich heran, und gingen Preise für alle Sorten allmälig höher.

Thee-Notirungen im Vorjahre.

	Common to Good Common.	Medium.	Good Medium.	Fine.	Finest.	Choice to Choicest.
Januar ..	12	17	20	24	28	—
Februar ..	12	17	20	25	29	33
März	—	—	—	—	—	—
April	—	—	—	—	—	—
Mai	—	—	—	30	33	37
Juni	—	24	27	31	34	38
Juli	16	22	25	29	33	38
August ...	13½	19	24	28	32	38
September	13½	20	25	29	34	39
Oktober ..	12½	20	25	29	35	41
November.	11¼	18	23	29	34	41
Dezember.	13½	21	26	31	36	43

Preise verstehen sich in Dollars pro Pikul.

Thee-Umsätze in demselben.

Januar	4 000 Pikuls,	Juli	17 500 Pikuls,
Februar	2 200 „	August	9 700 „
März	2 000 „	September	14 500 „
April	—	Oktober	10 000 „
Mai	6 100 „	November	9 500 „
Juni	26 700 „	Dezember.....	7 500 „

Total: 109 700 Pikuls; wovon 101 500 Pikuls auf die laufende Saison entfallen.

Vergleichende Uebersicht der Thee-Umsätze während der letzten drei Jahre.

Preise. Dollars.	Saison 1879/80. April/April. Pikuls.	Saison 1880/81. April/April. Pikuls.	Saison 1881/82. April April. Pikuls.
8 bis 12	1 400	5 500	8 000
13 „ 16	3 000	7 800	10 000
17 „ 20	11 200	15 500	12 000
21 „ 24	31 200	38 000	23 000
25 „ 28	41 500	40 000	22 000
29 „ 32	10 600	11 800	12 000
33 „ 36	6 200	4 200	9 000
37 „ 40	3 100	1 000	4 000
41 „ 50	1 300	400	1 500
	109 500	124 200	101 500

Thee-Ausfuhr von Yokohama und Kobe.

Vom	1. Mai	1881	bis zum	20. Januar	1882	32 805 859 Engl. Pfund.
„	1. „	1880	„ „	20. „	1881	37 187 204 „ „
„	1. „	1879	„ „	20. „	1880	34 041 454 „ „
„	1. „	1878	„ „	20. „	1879	25 159 194 „ „

Vergleichende Uebersicht der Thee-Notirungen in Hiogo und New-York während der letzten vier Jahre.

	Hiogo. Durchschnittspreis in Dollars pro Pikul.				New-York. Durchschnittspreis in Cents pro Pfund.			
	1878	1879	1880	1881	1878	1879	1880	1881
Common to Good Common	13⅛	21½	17	13	18	21⅓	19½	14
Medium	17½	26	21½	20	23	27	24	20
Good Medium	20	29	24⅓	24	25½	30	27	25½
Fine	23	32	27½	28½	28⅔	33	30	31
Finest	26	35	30	33	31½	36¼	33	35
Choice to Choicest	31	39	34	39	37	42	38	40

Fracht-Tabelle für Thee nach New-York.

Rate per Steamer via Suez-Kanal pro Ton von 40 Kubikfuß Schill. Sterling.	Kalkulirt sich pro Netto-Pfund wie folgt Gold-Cents.	Rate per Steamer via San Francisco u. P. R. R. pro Brutto-Pfund Gold-Cents.	Kalkulirt sich pro Netto-Pfund wie folgt Gold-Cents.
15	0,50	1	1,24
20	0,66	1¼	1,55
25	0,83	1½	1,86
30	0,99	1¾	2,17
35	1,16	2	2,48
40	1,32	2¼	2,78
45	1,49	2½	3,09
50	1,66	2¾	3,40
55	1,82	3	3,71
60	1,99	3¼	4,02
65	2,15	3½	4,33
70	2,32	3¾	4,64
75	2,48	4	4,95
80	2,65	4½	5,57
85	2,82	5	6,19
90	2,98	5½	6,81
95	3,15	6	7,43

Zu Beginn der Saison berechnen die Mitsu-Bishi-Dampfer 5 Cents pro Pfund Fracht von hier nach Yokohama, später reduziren sie dieselbe auf 4½ bis 3 Cents.

Die Total-Thee-Ausfuhr Hiogos betrug:

Saison 1870/71	4 888 941	Engl. Pfund.
„ 1871/72	5 277 868	„ „
„ 1872/73	5 560 685	„ „
„ 1873/74	5 603 633	„ „
„ 1874/75	6 079 536	„ „
„ 1875/76	6 082 036	„ „
„ 1876/77	6 989 223	„ „
„ 1877/78	8 789 627	„ „
„ 1878/79	9 723 186	„ „
„ 1879/80	13 710 439	„ „
„ 1880/81	15 426 662	„ „

Die Ausfuhr in dieser Saison vom 1. Mai 1881 bis 31. Januar 1882 beträgt 12 217 828 Engl. Pfund.

Fracht-Raten für Thee nach New-York während des Jahres 1881.

	Per Steamer via Suez-Kanal pro Ton Schill. Sterling.	Per Steamer via San Francisco u. P. R. R. pro Brutto-Pfund Gold-Cents.
Januar	70	3½
Februar	60	3½
März	60	3½
April	70	3½
Mai	70	5
Juni	70	5
Juli	80	5
August	75	4
September	65	2½
Oktober	60	3
November	60	3
Dezember	60	3½

b. Kampher. Es wurden exportirt:

1880

nach Europa	1 183	Pikuls,
„ Amerika	7 379	„
„ China	10 282	„
	18 844	Pikuls

im Werthe von 452 600 Dollars.

1881

nach Europa	6 887	Pikuls,
„ Amerika	9 016	„
„ China	7 907	„
	23 810	Pikuls

im Werthe von 441 400 Dollars.

Die Preise stellten sich 1880 im Wesentlichen höher als 1881. Im ersteren Jahre war die höchste Notirung 23,15 Dollars pro Pikul, die niedrigste 18,25 Dollars. Die Durchschnittssumme 20,31 Dollars.

Im vorigen Jahre erreichten die Preise im Januar noch die Höhe von 21,80 Dollars, im Juni sanken sie auf 16,75 Dollars. Gegen Ende des Jahres hoben sie sich wieder. Durchschnittlich betrugen sie 18,75 Dollars.

Ungeachtet dessen, daß die Kampherausfuhr in den letzten Jahren zugenommen hat und sich auch vielleicht in der nächsten Zeit noch auf derselben Höhe erhalten wird, dürften doch die Aussichten für die Zukunft in Bezug auf diesen Artikel keine besonders günstigen sein. Der Bestand von Kampherbäumen im Lande nimmt von Jahr zu Jahr ab. Die im Jahre 1876 von der Regierung erlassenen Verordnungen, um dem übermäßigen Fällen derselben vorzubeugen, haben nur wenig Beachtung gefunden. Für Nachpflanzen ist keine genügende Sorge getragen. In der Provinz Tosa (Kochi-ken), welche früher nicht nur die beste und reinste Waare, sondern auch das größte Quantum lieferte, macht sich die Abnahme von Kampherbäumen schon fühlbar. Andere Provinzen, deren Wälder bis vor Kurzem noch verhältmäßig wenig ausgebeutet wurden, namentlich Kii (Wakayama-ken) decken jetzt den Hauptbedarf des Marktes. Das hiesige Kamphergeschäft ist größtentheils in Deutschen Händen. Der für Europa bestimmte Kampher geht ausschließlich nach London und Havre, von letzterem Platz in beträchtlichen Quantitäten nach den Niederlanden.

c. Kupfer. Es wurden verschifft:

1880

nach Europa	2 546	Pikuls,
„ China	15 966	„
	18 512	Pikuls

im Werthe von 370 000 Dollars.

1881

nach Europa	—	Pikuls,
„ China	24 092	„

im Werthe von 469 800 Dollars.

Die Preise variirten 1880 ziemlich bedeutend, von 18,70 Dollar zu 22,50 Dollars. Am niedrigsten stellen sich dieselben zu Anfang des Jahres. Der Durchschnittsbetrag war 20,50 Dollars.

Im verflossenen Jahre hielten sich die Preise ziemlich gleichmäßig auf der Höhe von 19,25 Dollars bis 19,50 Dollars, welche einen Export nach Europa unmöglich machten.

Die Hauptminen, welche sich auf der Insel Shikoku und in der alten Provinz Yamato (Osaka fu) befinden, sind nominell im Besitz der Japaner Sumitomo resp. Godai. Diese dürften aber wahrscheinlich nur die Vertreter einer größeren Gesellschaft sein. — Denselben stehen bedeutende Kapitalien zur Verfügung. Sie sind deshalb in der Lage, bei niedrigen Angeboten den Ertrag ihrer Minen zurückzubehalten, bis sich bessere Konjunkturen bieten. Meistens sind die Preise des hiesigen Kupfers für den Europäischen Markt zu hoch. Von Hongkong (China), dem Bestimmungshafen des größten Theils, wird dasselbe weiter nach Indien verschifft, wo es zu Gefäßen, die oft nur als gewöhnliche Hausgeräthe Verwendung finden, verarbeitet wird. Auf demselben Wege geht dorthin sogenanntes Kanonenmetall, wozu die alten Tempelglocken das Material bieten.

d. Vegetabilisches Wachs. Es wurden exportirt:

1880

nach Europa	1 252	Pikuls,
„ Amerika	515	„
„ China	9 686	„
	11 453	Pikuls

im Werthe von 106 000 Dollars.

1881

nach Europa	7 591	Pikuls,
„ Amerika	2 191	„
„ China	8 996	„
	18 778	Pikuls

im Werthe von 240 300 Dollars.

Die Preise stellten sich in dem ersteren Jahre höher. Der Durchschnittsbetrag war 16 Dollars pro Pikul; der höchste, welcher im Januar notirt wurde 17,10 Dollars; der niedrigste 14,90 Dollars im März.

Im verflossenen Jahre waren die Preise sehr geringen Schwankungen unterworfen. Der Durchschnittspreis betrug 13 Dollars; der höchste 13,50 Dollars, der niedrigste 12,25 Dollars.

Neuerdings giebt es eine Wachsbleiche in Nagasaki, welche einen Theil der Wachsernte von Kiusiu bezieht. Die größere Menge von dort und aus den übrigen Gegenden von Südjapan wird indessen nach wie vor in Osaka gebleicht, das in dieser Beziehung seinen alten Ruf gewahrt hat.

Bienenwachs nimmt auf dem hiesigen Markte nur einen unbedeutenden Platz ein.

e. Antimon. Es wurden verschifft:

1880 27 050 Pikuls im Werthe von 81 000 Dollars.

Dieselben gingen ausschließlich nach Europa.

1881

nach Europa.....	21 043	Pikuls,
„ Amerika.....	658	„
	21 701	Pikuls

im Werthe von 141 000 Dollars.

Früher kam dasselbe hier nur in geringen Quantitäten auf den Markt. In den letzten Jahren hat man sich bestrebt, den Reichthum des Landes an diesem Mineral, welches sich ziemlich häufig in dem diesseitigen Distrikt findet, besser zu verwerthen. Dementsprechend hat die Ausfuhr zugenommen. Für die ersten Unternehmer eines größeren Geschäfts in demselben war es mit Verlust verbunden. Die Japaner nutzten ihre Unkenntniß aus, indem sie werthloses Gestein mit antimonhaltigem Erz vermischten. Erst in Europa wurden diese falschen Beimischungen ausfindig gemacht. Es scheint, daß die Kaufleute jetzt Mittel und Wege gefunden haben, um sich gegen derartige Handlungen, welche eine Zeit lang einen hiesigen Geschäftszweig zu vernichten drohten, sicher zu stellen, und scheint Aussicht zu sein, daß sich dasselbe noch mehr heben wird.

In einigen erzhaltigen Gegenden konnte bis jetzt überhaupt noch nicht an eine energische Ausbeute der Minen gedacht werden, weil sich dem Transport des Minerals zu große Schwierigkeiten entgegen stellen. Die bedeutendsten Minen befinden sich in der alten Provinz Syo (Yehime-ken) auf der Insel Shikoku. Diese waren schon in Betrieb, ehe die Japaner durch Verträge in nähere Beziehungen zu den Europäern traten. Das gewonnene Antimon fand freilich nur zur Herstellung von Bronzen Verwendung. Später geriethen diese Minen in Verfall.

Neuerdings sind die Arbeiten in denselben wieder energisch aufgenommen worden und werden nicht als Raubbau betrieben, sondern es macht sich das Bestreben geltend, bergmännische Prinzipien in Anwendung zu bringen.

Das hier gewonnene Mineral soll wegen seines größeren Schwefelgehalts gegen dasjenige von Borneo zurück stehen und dem spanischen in seinem Gehalt ähnlich und im Gegensatz zu diesem völlig arsenfrei sein und keine Beimischung von Silber enthalten.

Einestheils gelangt das Erz, ohne einer weiteren Behandlung unterzogen zu werden, zur Verschiffung, ore, theilweise wird ihm vorher in Schmelzhütten, die größte befindet sich in Osaka, ein Quantum des ursprünglichen Schwefelgehalts entzogen sogenanntes Schwefelantimon (smelted antimony).

Der Export des Rohantimons soll verhältnißmäßig wenig lohnend sein, bietet auch mehr Gelegenheit zu den erwähnten Betrügereien. Es dürfte daher in Zukunft ausschließlich Schwefelantimon ausgeführt werden.

Ein großer Theil dieses Geschäfts wird von Deutschen vermittelt.

Hauptsächlich geht das Antimon von hier nach England, um in den dortigen Raffinerien zu den sogenannten Antimonkönig (regulus) umgeschmolzen zu werden. Zuerst im verflossenen Jahre fand eine kleine direkte Versendung nach Amerika statt, das ein Hauptabnehmer des Englischen Antimonkönigs ist. Deutschland bezieht über England einige Parthien hiesigen Schwefelantimons, welches in den chemischen Fabriken Berlins Verwendung findet.

Die Japaner, welche früher für ihren Bedarf Englischen Antimonkönig kauften, fangen jetzt an, auch Schwefelantimon zu benutzen.

Die Preise waren 1880 ziemlich fest

für ore.....	2,25	bis	3,30	Dollars pro Pikul,
„ smelted.....	6	„	7	„ „ „

Im Jahre 1881 traten größere Schwankungen ein:

für ore.....	1,40	bis	3,80	Dollars pro Pikul,
„ smelted.....	5,55	„	7,50	„ „ „

Durchschnittlich waren die Notirungen höher als im Vorjahre.

f. Reis. Es wurden verschifft:

1880.....	47 427	Pikuls
im Werthe von	118 500	Dollars,
1881.....	24 964	Pikuls
im Werthe von	62 400	Dollars

} ausschließlich nach China.

Im laufenden Jahre werden auch einige Reissendungen nach Australien und Europa stattfinden. Bei uns zählt der Japanische Reis zu den feinsten und geschätztesten Sorten. Das hiesige Reisgeschäft ist eigenthümlicher Art. Die Quantität, welche zum Angebot auf den Markt kommt, bietet keineswegs einen Maßstab für den Ertrag der Ernten. Den Bauern dient ihr Reis zum Gegenstande der Spekulation. Nicht das Bedürfniß des Marktes sondern die Schwankungen des Papiergeldkurses (des Japanischen Yen) bestimmen sie zum Verkauf. Während Thee und Seide von Saison zu Saison verkauft werden müssen, da diese Artikel sonst an Werth verlieren, verbleibt der Reis oft mehrere Jahre aufgespeichert in den Händen der Produzenten; bei rationeller Behandlung soll dies drei Jahre möglich sein. Die Nationalbanken bewilligen den Bauern gegen hohe Prozente Vorschüsse auf denselben. Augenblicklich befinden sich dem Vernehmen nach beträchtliche Quantitäten aufgestapelt, und die Interessen von dem Kapital, welches dieselben repräsentiren, werden dadurch vorläufig dem Lande entzogen, die Reispreise erhöht. Nicht ohne Grund wird dieses Verhältniß als einer der mitwirkenden Faktoren zu der bekanntlich nicht sonderlich günstigen Finanzlage Japans betrachtet. Dieselbe würde sich vermuthlich anders gestalten, wenn die ganze Ernte in jeder Saison zum Verkauf gebracht würde.

Wenn gute Verkehrsstraßen es möglich machten, auch aus dem Innern des Landes den Ueberschuß über den Bedarf ohne erhebliche Kosten nach den Hafenplätzen zu schaffen, würde auch der Reisexport überhaupt größere Dimensionen annehmen können.

Die Preise stellten sich 1880 etwas höher als im verflossenen Jahre, höchster Satz war 3,80 Dollars pro Pikul, niedrigster 2,40 Doll., und beliefen sich durchschnittlich auf 3 Dollars.

Im vorigen Jahre waren dieselben geringen Veränderungen unterworfen und betrugen durchschnittlich 2,50 Dollars.

g. Tabak. Es wurden verschifft:

1880

nach Europa..... 2279 Pikuls,
„ China..... 11 „

2290 Pikuls
im Werthe von 20 600 Dollars.

1881 nach Europa..... 2822 Pikuls
im Werthe von 25 400 Dollars.

Die Preise variirten 1880 sehr; für die schlechtere Sorte von 3,50 zu 5 Dollars; für die bessere von 5,75 zu 9,50 Dollars. Durchschnittlich betrugen sie für erstere 4,30 für letztere 7,54 Dollars. 1881 hielten sie sich konstant auf 4 resp. 7 Dollars.

Der hier zur Verschiffung kommende Tabak ist nur Schnitttabak und geringerer Qualität als derjenige, welcher von Nagasaki und Yokohama exportirt wird.

Hier werden drei Sorten unterschieden:

1) hellfarbiger; dieser erzielt die höchsten Preise. Er wird vorzugsweise in den Provinzen Idzumi und Yamata (Osaka-fu) gezogen und verwandt, um dem Türkischen Tabak als Substitut beigemischt zu werden.

2) Dunkelfarbiger; dieser kommt aus der Provinz Owari (Aichi-ken), hat wenig Aroma, brennt aber gut und dient zur Versetzung mit dem schwer brennenden und leicht kohlenden Amerikanischen Tabak. Derselbe ist der billigere. Beide Arten gehen ausschließlich nach London.

3) Eine mittelfarbige Sorte, welche hier im Lande konsumirt wird.

Die Fermentation wird meistens noch von den Bauern besorgt. Nur wenn dieselben in Geldverlegenheit sind, verkaufen sie ausnahmsweise den Tabak auch unfermentirt. Die Kaufleute haben denselben der Regel nach nur zu sortiren und zu trocknen. Der vor einigen Jahren gemachte Versuch, Cigarretten und Cigarren für den Export anzufertigen, hat als verfehlt wieder aufgegeben werden müssen. Hiesigen Cigarretten können nur die Japaner Geschmack abgewinnen. Eine der Ursachen liegt darin, daß man es bisher nicht verstanden hat, gutes Papier für dieselben anzufertigen, und gewöhnliches Japanisches Lumpenpapier zur Herstellung verwendet. Das hiesige Tabaksgeschäft ist zum großen Theil in Deutschen Händen.

Die letzte Ernte ist im ganzen Lande quantitativ und qualitativ eine geringe gewesen. Es ist kaum genügend Tabak vorhanden, um den Konsum des Landes zu decken. Die Preise sind daher sehr gestiegen, und dürfte der Export nur ein geringfügiger werden.

h. Galläpfel. Es wurden verschifft:

1880..... 1006 Pikuls zum Werthe von 10 000 Dollars.
1881..... 1730 „ „ „ „ 27 100 „

Die Preise betrugen Anfangs 1880 10 Dollars,
„ „ „ Ende 1880 15 „
augenblicklich stehen dieselben auf..... 18 „

Die hiesigen Galläpfel sind weniger tanninhaltig als die Chinesischen und stehen daher etwas niedriger im Preise. Man sucht sie deshalb als Chinesische auf den Europäischen Markt zu bringen. Fast die Hälfte der hiesigen Ernte wird jährlich von den Chinesen aufgekauft, um nach China versandt und mit den dortigen Galläpfeln vermischt zu werden. Der größere Theil derjenigen, welche zum direkten Export nach Europa gelangen, geht nach Deutschland, wo er in chemischen Fabriken Verwendung findet. Nach England finden nur ausnahmsweise Versendungen statt, um Schiffsladungen zu vervollständigen.

Die vorigjährige Ernte war sowohl qualitativ wie quantitativ eine geringe.

Die Preise sind bedeutend gestiegen. Das Geschäft mit Galläpfeln befindet sich theilweise in Deutschen Händen.

i. Seide. Nur Seidenabfälle (waste silk) kommen auf den hiesigen Markt und auch diese nur in sehr geringer Quantität.

Es wurden verschifft:

1880

nach Europa..... 146 Pikuls,
„ Küstenplätzen ..... 42 „

188 Pikuls
im Werthe von 12 000 Dollars.

1881..... 114 Pikuls
im Werthe von 10 000 Dollars.

In den letzten drei Jahren hat der Export dieser Seidenabfälle hier sehr nachgelassen. Die Japaner aus den südlichen Provinzen pflegen dieselben jetzt wie die übrige Seide nach Yokohama zu senden, wo sie einen größeren Markt finden, und die Konkurrenz ihrer Meinung nach die Angebote steigert.

k. Awabischalen. Es wurden verschifft:

1880..... 1585 Pikuls,
1881..... 2160 „

Die Preise sind je nach der Qualität außerordentlich verschieden und differiren zwischen 3 und 8 Dollars.

Die hier exportirten Schalen stammen meistens von der Westküste, der Gegend von Tsuruga. Sie sind geringerer Qualität als diejenigen, welche auf den Markt von Nagasaki und Yokohama kommen, weniger groß und von welligerer Oberfläche, was die Japaner der rauheren See des Japanischen Meeres zuschreiben. Die besten Yokohama-Muscheln figuriren unter dem Namen Japanschalen Nr. 1. Die Kobeschalen rangiren vor der zweiten Klasse von Yokohama, den sogenannten Yokohamaschalen Nr. 2. Der werthlose Rand wird hier vor der Versendung von den Schalen abgeschlagen.

Ueber die Art und Weise, wie dies geschehen soll, pflegen die Besteller ihre speziellen Instruktionen zu ertheilen. Awabischalen gehen von hier nach London, Paris, Hamburg, Berlin. Das Geschäft ist theilweise in Deutschen Händen.

Große Schneckenschalen werden ebenfalls von hier nach London und Hamburg versandt. Dieselben werden hier nach Gewicht verkauft, in Europa sortirt und stückweise veräußert. Der Preis wird dort nach Größe und Schönheit berechnet.

Die übrigen Rohartikel sind entweder solche, welche nur für den Chinesischen Handel Bedeutung haben, oder nehmen eine ganz untergeordnete Rolle auf dem hiesigen Markt ein.

Zu ersteren gehören Pilze, Hausenblase, Seegras, getrocknete Fische u. s. w. Obwohl diese Artikel einen verhältnißmäßig nicht unbedeutenden Werth repräsentiren, so konnten doch Detailangaben über dieselben nur unter besonderen Umständen für Europäische Leser von Interesse sein.

Von Hausenblase und Gelatine aus Seegras wurden im vorigen Jahre versuchsweise Sendungen nach Frankreich gemacht. Ersteres fand wenig Anklang, letzteres gar keinen. Man giebt dort der Russischen Hausenblase den Vorzug.

Von den untergeordneten Artikeln, über deren Quantität und Werth mir keine genauen statistischen Angaben zur Verfügung stehen, dürften nur noch hervorzuheben sein:

Bambus. Stöcke sowie 18 bis 20 Fuß lange Stücke für Angelruthen, Stücke von 6 bis 8 Fuß zur Anfertigung von Kabinetten und leichten Mobilien werden von hier versandt. Solche, welche durch Rauch und Alter eine dunklere Färbung erhalten haben, stehen höher im Preise.

Echte Korallen gehen von hier nach London und Genua, während Italienische hier importirt werden. Der Fundort soll ausschließlich der der Provinz Tosa (Kochi-ken) sein. Die gewöhnliche Farbe ist ein dunkles Roth, auch giebt es ganz weiße. Die Japanische Koralle hat den großen Fehler, daß sich in der Mitte alter Zweige eine weiße Ader befindet, wodurch deren Verwendung bedeutender Eintrag geschieht.

Anissamen. Der Name entspricht hier nicht der Waare. Der unter demselben auf den Markt kommende Samen wird von einer Pflanze gewonnen, deren Körner eine ganz besondere Aehnlichkeit mit Sternanis haben. Früher wurden sie von hier direkt nach Europa importirt. Als man ihre giftigen Bestandtheile entdeckte, wurde ihre Einfuhr in einigen Ländern verboten. Wie sehr ein solches Verbot begründet war, ergiebt sich daraus, daß mit dem Einsammeln beschäftigte Kinder von dem Genuß starben. Getrocknet sollen sie freilich viel von ihren giftigen Bestandtheilen verlieren. Jetzt gelangt dieser Samen auf dem Umwege über China nach Europa. Das Geschäft ist in den Händen von Chinesen, welche ihn mit dem wirklichen Anissamen vermischen.

II. Industrie-Artikel.

Dieselben sind theils in Fabriken mit Dampfbetrieb verfertigt, theils Handarbeiten. Für erstere ist Osaka der Hauptplatz, der durch seine vielen hohen Schornsteine, deren Zahl jährlich zunimmt, von Weitem den Eindruck eines Japanischen Manchester macht. Von großer Bedeutung für diese Stadt würde es sein, wenn die vor Kurzem in deren Nähe zu Kasugayama Nara entdeckten Kohlen in den Etablissements derselben Verwendung finden könnten.

In der Anlage A. ist eine Liste der bedeutenderen dortigen Fabriken, Gießereien, Brennereien, sowie derjenigen von Kobe und Umgegend beigefügt, deren Erzeugnisse freilich nur theilweise, soweit sie nicht nur den Bedarf des Landes decken, sondern auch ausgeführt werden, hier in Betracht kommen.

a. Schwefelsäure. Es wurden verschifft:

1880.....	13 568	Kisten	im Werthe von	35 000	Dollars.
1881.....	19 208	„	„ „	129 000	„

Dieselben gingen nach China. Mit ihrer Herstellung beschäftigen sich zwei Fabriken in Osaka. Die eine ist mit der Münze verbunden, ein Regierungsunternehmen und schon seit längerer Zeit in Betrieb. Die andere besteht seit Ende 1879 und ist Eigenthum einer Japanischen Aktiengesellschaft. Die erste Veranlassung zu dem Export von Schwefelsäure nach China bot die Verwendung derselben zur Ausscheidung von Gold aus alten Silbermünzen, den sogenannten Sayssi.

b. Schwefelhölzer. Es wurden verschifft:

1880.....	5127	Kisten	im Werthe von	102 000	Dollars.
1881.....	3592	„	„ „	54 000	„

Eine Hauptbeschäftigung in den Gefängnissen ist die Anfertigung derselben nach dem Muster der Schwedischen. In verhältnißmäßig kurzer Zeit haben die Japaner es verstanden, nicht nur die fremden Fabrikate in ihrem Lande durch einheimische zu ersetzen, sondern auch einen neuen Exportartikel für China, wohin die Streichhölzer von hier gingen, zu schaffen.

c. Baumwollenwaaren. Stoffe, Teppiche, Handschuhe, Unterjacken, theils Handarbeiten, theils in zu Sakai und Himedji befindlichen Dampfspinnereien angefertigt, gingen meistens nach China.

d. Porzellan. Porzellan für den gewöhnlichen Bedarf, Kaffeetassen, Dessertteller vorzugsweise aus der gelblichen Awatafayence in Kioto verfertigt, ging hauptsächlich nach Amerika und England, in geringeren Quantitäten auch nach Deutschland und Frankreich. Auch Awari- und Hizenfabrikate kamen hier zur Verschiffung. Blauornamentirte cylinderförmige Gefäße der ersteren wurden als Schirmständer von Amerika bezogen. Fabrikation und Export dieser Artikel haben in den letzten Jahren zugenommen. Die alten Yenpreise trotz des Fallens der Yenkurse sind geblieben, wodurch eine wesentliche Preisreduktion eingetreten, welche durch die billigere Massenfabrikation für die Porzellanarbeiter wieder ausgeglichen wird. Seit ungefähr 18 Monaten hat sich in Kobe ein Industriezweig, welcher früher in geringem Maße in der Provinz Kii (Wakayama-ken) gepflegt wurde, eingebürgert. Buntglasirte Sakiflaschen und Vasen werden hier verfertigt. Die Farbengebung ist eine sehr mannigfaltige, wirklich gut gelingt das bleu turquoise. Eine weitere Abwechselung wird durch Durcheinanderbrennen verschiedener Farben erzielt, wobei besonderes Gewicht auf Vermeidung der schroffen Uebergänge gelegt wird.

Luxusporzellane gingen neuerdings am meisten nach England; in Frankreich ist die Nachfrage geringer als früher. Die schönsten Stücke werden in Tokio bemalt.

Eine neue Gattung bilden die seit ungefähr 6 bis 7 Monaten in Kioto hergestellten Imitationen des Französischen Longwyporzellans, welche allerdings die Eleganz und Feinheit der Originale nicht erreichen und nur den Vorzug der Billigkeit genießen.

e. Bronzen gehen trotz eines hohen Zollsatzes besonders nach Frankreich. Der Export im Allgemeinen hat bedeutend abgenommen. Grüne Bronze wird fast gar nicht mehr in Europa verlangt.

Nielloarbeiten beschränken sich fast ausschließlich auf Eisensachen, welche mit Gold und Silberfäden eingelegt werden. Alte Schwerter wurden in größerer Menge nach China ausgeführt.

f. Lacksachen. Die theureren finden nur in Japan selbst Abnehmer. Kioto-Theebretter, Schälchen ꝛc. welche besser sein sollen als die betreffende Yokohamawaare, wenn sie auch den Tokioarbeiten nachstehen, werden viel nach Deutschland versandt.

g. Seidenstickereien. Bettschirme, Ofenschirme, Rückenkissen ꝛc. aus Kioto und Osaka gehen namentlich nach England und Amerika.

h. Regenschirme aus Papier, meist bemalt, welche in der Provinz Mino (Fukui-ken) angefertigt werden, sind seit Kurzem in Amerika und England Mode geworden.

i. Spielzeug. Papiersachen, Thiere aus Federn und Stoffen von Fujimi und Osaka gehen nach Amerika und England.

k. Fächer. Die besseren aus Nagoya, die billigeren aus Kioto finden in großen Quantitäten in Amerika und England Absatz. Zwei Drittel des Gesammtexports gehen nach dem ersteren Lande.

l. Laternen aus Papier werden in Amerika und Frankreich für Illuminationen verwandt.

m. Bambusarbeiten. Die Nachfrage nach Korbwaaren, welche vorzugsweise in den Provinzen Tamba und Fudjima (in dem Kioto-fu und Hiogo-ken) verfertigt werden, hat in letzter Zeit in England und Amerika zugenommen. Kaum kann genügend für den Bedarf geliefert werden. Aus dem letzteren Distrikt kommen auch Arbeiten mit eingelegtem bunten Stroh.

Geschnitzte Bambusstöcke, Tabaksdosen ꝛc. gehen nach Amerika und England.

n. Briefpapier aus der hiesigen Fabrik der Herren Walsh, Hall und Komp. wird nach Australien und Amerika ausgeführt. Lumpen gehen in nicht unbeträchtlichen Quantitäten von hier nach Amerika.

1880 wurden verschifft.....				?	
			im Werthe von	40 000	Dollars,
1881 wurden verschifft.....				5 404	Pikuls
			im Werthe von	10 800	Dollars.

Zum Schluß folgen noch einige Notizen über die Geschäftsverbindung Japans mit Korea. Diese wird hauptsächlich von den Japanischen Kaufleuten Osakas unterhalten und durch monatlich von hier unter Anlaufen von Nagasaki nach Fusan und Gensanshin gehende Dampfer vermittelt. Außer Japanischen Artikeln werden von hier leichte Baumwollenstoffe, vor allen Dingen dünne gazeartige Victoria lawns und Anilinfarben dorthin versandt. Letztere sind größtentheils Deutschen Ursprungs, und hat sich daher unsere Industrie, wenn auch auf indirektem Wege, auch in dem, dem Europäischen Handel noch verschlossenen Korea ein Absatzgebiet zu erringen gewußt.

Das Geschäft mit diesem Lande liegt jetzt schlecht, die betheiligten Japaner klagen sehr und messen die Schuld den politischen Verhältnissen bei. Dieselbe dürfte auch an dem Ausfall der Ernte des Reis, des einzigen Exportartikels, liegen.

2. Import.

Der Gesammtwerth der den Japanischen Käufern von den fremden Kaufleuten überlieferten Waaren betrug den Zusammenstellungen der hiesigen Handelskammer zufolge:

1880 ..... 11 025 300 Dollars,
und zwar waren von denselben direkt importirt
für ..... 6 537 900 „
indirekt über Yokohama importirt für 4 487 400 „
1881 ..... 10 426 000 „
nämlich direkt importirt für ..... 6 644 900 „
über Yokohama importirt für..... 3 781 100 „

In diesen Angaben sind die Waaren, welche sich noch unverkauft in den Lagerhäusern der hiesigen fremden Kaufleute befinden, für welche kein statistisches Material zur Verfügung stand, nicht mitcinbegriffen.

Eine Liste der hiesigen Importartikel mit Angabe ihrer Bezugsquellen, soweit solche in Erfahrung zu bringen waren, ist in der Anlage B. beigefügt.

Unbestritten ist Yokohama der Hauptmarkt von Japan, von welchem auch die südlichen Provinzen des Landes einen großen Theil ihrer Bedürfnisse an Europäischen Waaren beziehen. Dies dürfte noch in bedeutenderem Maße der Fall sein, als aus dem zur Verfügung stehenden statistischen Material hervorgeht, da sich ein Theil der indirekten Einfuhr jeder Kontrole entzieht. Dazu kommt, daß der Vertrieb solcher Waaren fast ausschließlich in Japanischen Händen ist, indem die kleine Kommission, mit welcher der Japaner sich begnügt, die Europäische Konkurrenz in diesem Geschäfte der Regel nach ausschließt.

Neuerdings macht sich bei den Japanischen Kaufleuten in Osaka die Tendenz geltend, für manche Artikel die direkte Einfuhr zu begünstigen und muß dies eine Hebung des hiesigen Importgeschäfts auf Kosten desjenigen von Yokohama zur Folge haben. Letzterer Platz hat für diejenigen Artikel, welche mit den Englischen und Französischen Maildampfern versandt werden, immer den Vorzug der billigeren Frachtsätze. Um unnöthige Ausgaben zu vermeiden, werden solche daher, falls nicht sichere Aussicht vorhanden ist, daß sie in Kobe verkauft werden können, nur nach Yokohama verschifft.

Der Bedarf an Waaren Europäischen Ursprungs oder Fabrikaten nach Europäischen Mustern ist noch immer im Zunehmen begriffen, immer neue Artikel finden hier ein Absatzgebiet. Das Bestreben der Japaner, sich vom Europäischen Markt zu emanzipiren, thut dem Importgeschäft im Allgemeinen keinen Abbruch und äußerte bisher seinen Einfluß nur in einer Verschiebung der Artikel, welche demselben als Basis dienen. An Stelle mancher früher importirten Industrieerzeugnisse treten jetzt mehr und mehr Rohartikel, z. B. mit der Zunahme der Einfuhr von Baumwollengarn nimmt diejenige von Baumwollengeweben ab und eine Vermehrung der Dampfspinnereien dürfte wieder die Folge haben, daß ersteres theilweise durch Rohbaumwolle verdrängt würde, deren Import sich augenblicklich nur auf ein sehr geringes Quantum beschränkt. Seit man angefangen, hier Dampfer zu bauen, bezieht man anstatt derselben einen Theil des dazu erforderlichen Materials vom Auslande. Aehnliche Verhältnisse liegen in Bezug auf manche andere Artikel, z. B. Seife, Regenschirme, Schwefelhölzer, Koffer und sonstige Sattlerwaaren, vor oder fangen wenigstens an, sich in Bezug auf solche, z. B. Glaswaaren u. s. w., zu entwickeln.

Im Zusammenhang mit der augenblicklichen finanziellen Lage des Landes, welche auf alle Kreise ihren Einfluß erkennen läßt, macht sich bei dem Importgeschäft das Prinzip der Billigkeit geltend, wohlfeile Artikel treten an die Stelle von theueren. Namentlich ist dies in Bezug auf Stoffe und Gewebe der Fall.

Daß die Einfuhr im Vorjahre eine verhältnißmäßig geringe war, ist eine Folge der Ueberfüllung des Marktes in den vorhergehenden Jahren, in welchen die Einfuhr so sehr den Bedarf überstieg, daß nicht unbeträchtliche Waarenvorräthe unverkauft in den Magazinen lagen.

Die Hauptartikel sind:

I. Manufakturen.

a. Baumwollengarn. Der Werth desselben repräsentirt mehr als ein Drittel des Gesammtimports. Es wurden abgesetzt:

1880				
direkt importirte Waare..	17 376	Pikuls, Werth:	570 000	Dollars,
indirekt importirte Waare	80 611	„ „	2 662 800	„
	97 987	Pikuls, Werth:	3 232 800	Dollars,
1881				
direkt importirte Waare..	27 156	Pikuls, Werth:	841 000	Dollars,
indirekt importirte Waare	173 456	„ „	2 277 100	„
	200 612	Pikuls, Werth:	3 118 100	Dollars.

Mithin fand eine bedeutende Zunahme der direkten Einfuhr statt, die theilweise durch die direkte Dampferverbindung mit Hongkong veranlaßt ist. Seinen Hauptabsatz hat dieser Artikel jedenfalls in den in der Nähe von Kobe belegenen Provinzen, da diese der Sitz der Baumwollenmanufakturen sind. Ueber Yokohama wird meist Englisches Garn bezogen. Das hier direkt importirte Garn kommt größtentheils über Hongkong aus Bombay. Letzteres steht ersterem an Güte nach und hat erst neuerdings seiner größeren Wohlfeilheit halber hier mehr Eingang gefunden. Das direkte Geschäft ist ausschließlich in Englischen Händen.

b. Shirtings. Es wurden abgesetzt:

1880 1) graue:				
direkt importirte Waare..	257 015	Stück, Werth:	514 000	Dollars,
indirekt importirte Waare	361 730	„ „	723 000	„
	618 745	Stück, Werth:	1 237 000	Dollars,
2) weiße:				
direkt importirte Waare..	15 651	Stück, Werth:	38 600	Dollars,
indirekt importirte Waare	500	„ „	1 200	„
	16 151	Stück, Werth:	39 800	Dollars,
3) bunte:				
direkt importirte Waare..	66 010	Stück, Werth:	151 800	Dollars,
indirekt importirte Waare	17 458	„ „	40 000	„
	83 468	Stück, Werth:	191 800	Dollars,

1881: 1) graue:

direkt importirte Waare..	313 755	Stück, Werth:	627 000	Dollars,
indirekt importirte Waare	382 991	„ „	766 000	„
	696 746	Stück, Werth:	1 393 000	Dollars,

2) weiße:

direkt importirte Waare..	15 640	Stück, Werth:	37 600	Dollars,
indirekt importirte Waare	1 014	„ „	2 500	„
	16 654	Stück, Werth:	40 100	Dollars,

3) bunte:

direkt importirte Waare..	61 311	Stück, Werth:	116 500	Dollars,
indirekt importirte Waare	5 486	„ „	10 400	„
	66 797	Stück, Werth:	126 900	Dollars.

Dieselben wurden ausschließlich aus England bezogen.

c. Gedruckte Baumwollenwaaren (Chintz assorted):

1880

direkt importirte Waare..	68 320	Stück, Werth:	109 300	Dollars,
indirekt importirte Waare	18 633	„ „	29 800	„
	86 953	Stück, Werth:	139 100	Dollars,

1881

direkt importirte Waare..	75 450	Stück, Werth:	80 000	Dollars,
indirekt importirte Waare	10 004	„ „	16 000	„
	85 494	Stück, Werth:	96 000	Dollars,

meistens mit dem sogenannten Manchester-Kleister oder Tapetendruck.

Diese Stoffe haben die früher aus der Schweiz und Holland eingeführten theueren Taffachelaß zum großen Theil vom hiesigen Markte verdrängt.

d. Türkisch rothe Cambrics. Es wurden abgesetzt:

1880

direkt importirte Waare.....	127 906	Stück, Werth:	191 900	Dollars,
über Yokohama import. Waare	34 062	„ „	51 100	„
	161 968	Stück, Werth:	243 000	Dollars,

1881

direkt importirte Waare.....	144 470	Stück, Werth:	216 700	Dollars,
über Yokohama import. Waare	24 681	„ „	37 000	„
	169 151	Stück, Werth:	253 700	Dollars.

Dieselben dienen als wohlfeiles Substitut für die Krepps. Meistens kommen sie aus Glasgow.

e. Victoria lawns. Es wurden abgesetzt:

1880

direkt importirte Waare.....	101 030	Stück, Werth:	80 800	Dollars,
über Yokohama import. Waare	118 320	„ „	94 600	„
	219 350	Stück, Werth:	175 400	Dollars,

1881

direkt importirte Waare.....	100 470	Stück, Werth:	65 300	Dollars,
über Yokohama import. Waare	69 625	„ „	45 500	„
	170 095	Stück, Werth:	110 800	Dollars.

Großentheils gehen dieselben von hier nach Korea. In Japan werden diese dünnen Gazegewebe zu Unterhemden verwandt.

f. Wollenmusseline. Es wurden abgesetzt:

1880

direkt importirte Waare..	330 735	Stück, Werth:	1 504 000	Dollars,
indirekt importirte Waare	56 962	„ „	234 800	„
	387 697	Stück, Werth:	1 788 800	Dollars,

1881

direkt importirte Waare..	313 170	Stück, Werth:	1 456 100	Dollars,
indirekt importirte Waare	48 907	„ „	231 000	„
	362 077	Stück, Werth:	1 687 100	Dollars.

Gerade bei diesem Artikel machte sich die Ueberfüllung des Marktes besonders geltend.

Die Veranlassung ist wohl darin zu suchen, daß die Waarensendungen der Nachfrage in guten Jahren entsprechend gewesen sind, der Absatz aber in Folge des Geldmangels im Lande ein weit geringerer war. Viele Japaner, welche früher Kimonos von leichten Wollenstoffen zu tragen pflegten, mußten sich mit solchen von Baumwolle begnügen, da ihnen die Mittel fehlten, die höheren Preise der ersteren zu zahlen. Diesen Umständen ist es zuzuschreiben, daß die vorhandenen Vorräthe eventuell noch für ein Jahr ausreichend sein werden. So lange nicht Mittel und Wege gefunden werden, um der Finanzkalamitat des Landes Einhalt zu thun, wird auch die Lage des Musselingeschäfts eine gedrückte bleiben. Es dürfte daher wünschenswerth sein, den Fabrikanten anzurathen, vorläufig etwas vorsichtig mit ihren Konsignationen zu Werke zu gehen. Empfehlungen werden in Veranlassungen von Japanischen Händlern bisweilen zu sanguinisch ertheilt. Den Bedarf übersteigende Sendungen führen oft, wenn es sich darum handelt, die darauf geleisteten Vorschüsse zu decken, zu forcirten Verkäufen und drücken die Preise herab.

Unter allen Importartikeln hat dieser für die hiesigen Kaufleute und namentlich für die Deutschen die meiste Bedeutung. Wenn auch der Gesammtwerth der hier importirten Musseline demjenigen der Baumwollengarne nicht gleichkommt, so ist doch der Verdienst, welchen die in Rede stehende Waare gewährt, ein größerer. Immer noch behaupten die Französischen Musseline die erste Stelle, wenn auch nicht in dem Maße, wie es den Anschein hat, da auch vielfach Deutsche Waare über Frankreich und mit Französischer Aufmachung hierher geht. Außerdem wird auch für ursprünglich Französische Waare die Mitwirkung der Deutschen Industrie in Anspruch genommen. Vielfarbige Musseline aus den Nordprovinzen Frankreichs, sogenannte Juzen, werden zu Thann im Elsaß bedruckt.

Deutsche Stoffe werden aus Gera, Greitz, Leipzig und dem Voigtlande importirt. Die dortigen Fabriken dürften hier ein dauerndes Absatzgebiet gefunden haben, das aber noch sehr der Erweiterung fähig ist. Das Geschäft wird zum großen Theil durch Vermittlung Hamburger Kommissionäre gemacht.

Wenn sich auch hin und wieder noch die alten Klagen über Kurzmaß ꝛc. geltend machen, welche früher gerade für den Vertrieb dieser Waare so nachtheilige Folgen hatten, so treten dieselben doch nur vereinzelt und ausnahmsweise auf. Im Großen und Ganzen sprechen sich die hiesigen Kaufleute dahin aus, daß in dieser Beziehung eine wesentliche Besserung eingetreten ist. Uebermaß zu geben, eine Koulanz Französischer Fabrikanten, welche ihre Waare hier einführen wollen und welche der Regel nach nicht verfehlt, ihre günstige Wirkung auf die Japaner auszuüben, dürfte von Deutschen nur in ganz exzeptionellen Fällen ausgeübt worden sein. Es würde dieselbe bisweilen nicht unangemessen sein, um den Rest des noch immer nicht ganz unterdrückten Vorurtheils zu beseitigen, welches sich trotz der durchschnittlich billigeren Preise hin und wieder bei Japanern gegen

unsere Waare geltend macht, zu beseitigen. In den einfachen Farben hat dieselbe den meisten Erfolg gehabt. Namentlich liefern unsere Fabriken Krepps. In den gestreiften Stoffen Jamamais ist die Deutsche Waare der Französischen noch nicht ebenbürtig.

Mit den zweifarbigen Itashime, den dreifarbigen Niguita und den obengenannten Juzen wird unser Platz noch fast ausschließlich von Frankreich versorgt. Bei diesen mit Zeichnungen nach Japanischen Mustern dekorirten Stoffen erfordert es besondere Aufmerksamkeit, der häufig wechselnden Mode Rechnung zu tragen. Da die Gravirung der Walzen sehr kostspielig, so erhöht der häufige Wechsel derselben den Preis der Waare.

Englische Versuche, eine wirksame Konkurrenz zu schaffen, haben bis jetzt nur wenig Erfolg gehabt. Die Fabrikate waren entweder zu theuer oder entsprachen in der Färbung den hiesigen Anforderungen nicht.

In geringen Quantitäten wurden auch rohe (weiße) Musseline importirt, die erst hier im Lande bedruckt wurden. Diese stellten sich indessen ziemlich theuer.

Neuerdings sind Versuche gemacht, Baumwollenstoffe mit Juzenmustern hier einzuführen. Dieselben kamen aus Frankreich und wurden in Thann im Elsaß mit den für die Juzenstoffe angefertigten Walzen bedruckt.

g. Tuche. Es wurden abgesetzt:

1880

direkt importirte Waare ..... 258 433 Ellen, Werth: 181 000 Dollars,
über Yokohama import. Waare 175 522 „ „ 122 800 „
433 955 Ellen, Werth: 303 800 Dollars.

1881

direkt importirte Waare ..... 150 810 Ellen, Werth: 90 500 Dollars,
über Yokohama import. Waare 37 737 „ „ 22 600 „
188 547 Ellen, Werth: 123 100 Dollars.

Dieses Geschäft hat in den letzten Jahren eine bedeutende Einbuße erlitten und liegt auch augenblicklich sehr ungünstig.

Deutsche Tuche wurden aus Sommerfeld, Camenz, Kirchberg, Lennep und Aachen, aus letzterem Orte besonders rothe Tuche, importirt.

h. Flanelle. Es wurden abgesetzt:

1880

direkt importirte Waare ..... 58 310 Yards, Werth: 14 600 Dollars,
über Yokohama import. Waare 20 000 „ „ 5 000 „
78 310 Yards, Werth: 19 600 Dollars.

1881

direkt importirte Waare ..... 46 110 Yards, Werth: 11 500 Dollars,
über Yokohama import. Waare 20 360 „ „ 5 000 „
66 470 Yards, Werth: 16 500 Dollars.

Auch dieser Artikel hat an Bedeutung verloren. Die billigeren Sorten werden durch einheimische Baumwollengewebe aus Kii (Wakayama-ken), denen die Japaner Dessin und Appret von Flanellen zu geben wissen, ersetzt. Bessere Sorten, weiße und gestreifte, finden noch verhältnißmäßig guten Absatz. Dieselben kommen namentlich aus Deutschland; Gera, Görlitz, Hof, Hainichen, Reichenbach sind die Fabrikationsorte.

i. Italian Cloth. Es wurden abgesetzt:

1880

direkt importirte Waare ..... 26 340 Stück, Werth: 184 400 Dollars,
über Yokohama import. Waare 6 622 „ „ 46 300 „
32 962 Stück, Werth: 230 700 Dollars.

1881

direkt importirte Waare ..... 29 270 Stück, Werth: 205 000 Dollars,
über Yokohama import. Waare 10 323 „ „ 72 200 „
39 593 Stück, Werth: 277 200 Dollars.

Dieselben wurden aus England und Deutschland bezogen. Der Absatz dieses Stoffes, sowohl des halbwollenen, wie des wollenen und dementsprechend der Deutschen Waare, hat zugenommen. Der Englischen Waare wird der Vorzug gegeben. Bei feineren Qualitäten verlangen die Japaner eine weiße Leiste, welche bisher vorzugsweise nur in England angefertigt wurde. Elberfeld, Barmen, Mülhausen sind unsere Hauptfabrikationsorte.

k. Black sateens. Es wurden abgesetzt:

1880

direkt importirte Waare ..... 32 165 Stück, Werth: 120 600 Dollars,
über Yokohama import. Waare 22 561 „ „ 84 600 „
54 726 Stück, Werth: 205 200 Dollars.

1881

direkt importirte Waare ..... 41 815 Stück, Werth: 146 300 Dollars,
über Yokohama import. Waare 12 984 „ „ 45 500 „
54 799 Stück, Werth: 191 800 Dollars.

Der Deutschen Waare, welche aus Crefeld, Brandenburg und Elberfeld bezogen wird, ertheilt man hier unter allen anderen den Vorzug. Stoffe aus Zürich sollen ihr ziemlich ebenbürtig sein; dagegen kommen die Französischen den unsrigen nicht gleich. Die Black sateens finden hier vielfach Verwendung zur Herstellung von Japanischen Frauengürteln.

l. Lustres und Orleans. Es wurden abgesetzt:

1880

direkt importirte Waare ..... 52 140 Stück, Werth: 240,000 Dollars,
über Yokohama import. Waare 15 907 „ „ 73 000 „
68 047 Stück, Werth: 313 000 Dollars.

1881

direkt importirte Waare ..... 55 580 Stück, Werth: 222 300 Dollars,
über Yokohama import. Waare 32 597 „ „ 130 400 „
88 177 Stück, Werth: 352 700 Dollars.

Dieselben wurden meistens aus Bradford in England bezogen. Dieser Artikel hat neuerdings sehr eingebüßt, da er vielfach durch Italian Cloth verdrängt wurde.

m. Sammet. Es wurden abgesetzt:

1880

direkt importirte Waare ..... 26 320 Stück, Werth: 237 000 Dollars
über Yokohama import. Waare 12 042 „ „ 108 000 „
38 362 Stück, Werth: 345 000 Dollars.

1881

direkt importirte Waare ..... 27 250 Stück, Werth: 210 000 Dollars,
über Yokohama import. Waare 5 897 „ „ 43 600 „
33 147 Stück, Werth: 253 600 Dollars.

Die auf den hiesigen Markt kommende Waare ist fast ausschließlich Englischer Wollensammet, der zu Besatzarbeiten verwandt wird. Deutscher Sammet ist unbedeutender Qualität, aus dem Schwarzwalde eingeführt, stellte sich aber zu theuer. Augenblicklich ist auch dieser Artikel flau.

n. Decken (Blankets). Es wurden abgesetzt:

1880

direkt importirte Waare ..... 32 380 Paar, Werth: 97 000 Dollars,
über Yokohama import. Waare 13 160 „ „ 39 500 „
45 540 Paar, Werth: 136 500 Dollars.

1881

direkt importirte Waare ..... 33 260 Paar, Werth: 99 000 Dollars,
über Yokohama import. Waare 15 669 „ „ 17 000 „
38 929 Paar, Werth: 116 000 Dollars.

Dieselben kamen ausschließlich aus England.

An Manufakturen, welche zwar keine bedeutende Stelle unter den hiesigen Importartikeln einnehmen, aber als Deutsche Fabrikate von Interesse sind, dürften noch zu nennen sein:

Unterzeuge aus Sachsen. Nur glatte Waare ist gut verkäuflich; die gepreßte wird von den Japanern nachgemacht.

Zwirnhandschuhe und Schirme aus Hamburg; Shawls und Komfortables aus Berlin, Lichtenstein, Apolda und Roßbach; Buckskin aus Hamburg.

Durch die Konkurrenz Japanischer Fabrikate ist der Absatz dieser Artikel neuerdings vermindert worden.

II. Metalle und Metallwaaren.

a. Eisen. Der Bedarf Japans nimmt jährlich zu. In erster Linie wird derselbe von England, in zweiter von Belgien bezogen. Die Englische Waare hat sich im Laufe der Jahre durch gleichmäßig gute Qualität, Einhaltung der Lieferungsfristen und genaue Befolgung aller Anforderungen in Bezug auf Packung und Aufmachung einen solchen Ruf erworben, daß sie der Belgischen bei Weitem vorgezogen wird. Den Lieferanten der letzteren wirft man Unreellität und Mißachtung der Aufmachungsvorschriften vor. Ihre Waare soll deshalb neuerdings sowohl bei den fremden Importeuren, wie auch bei den Japanischen Händlern in Mißkredit gekommen sein.

Mit Deutschland besteht vor der Hand, von Eisendraht und Drahtstiften abgesehen, noch kein regelmäßiges größeres Geschäft. Allerdings ist Deutsche Waare hier auch in manchen anderen Branchen importirt und hat sich in verschiedenen völlig konkurrenzfähig mit der fremden erwiesen. Kruppschen Eisenplatten wird der Vorzug vor Englischen gegeben und stellen sie sich billiger als diese.

Ein Uebelstand, welcher auch schon anderweitig gerügt, ist, daß Deutsche Importeure häufig Deutsche Waare in England billiger kaufen können, als direkt. In Folge dessen konnten z. B. vor Kurzem über England bezogene Drahtnägel aus der Gegend von Düsseldorf ungefähr 10 pCt. billiger verkauft werden, als direkt eingeführte.

Es scheint kaum einem Zweifel zu unterliegen, daß sich unserer Eisenindustrie hier ein bedeutendes Absatzgebiet eröffnet, vorausgesetzt, daß die Fabrikanten es sich angelegen sein lassen, den Anforderungen des hiesigen Marktes Rechnung zu tragen. Es wurden abgesetzt:

1880	128 813	Pikuls,	Werth:	409 800 Dollars,
1881	142 039	„	„	388 600 „

Es beschäftigen sich hier etwa sieben Firmen mit dem Eisen-Import und dürfte, wie mir von glaubwürdiger Seite versichert worden, auf ein regelmäßiges Geschäft von 6000 bis 7000 Tons zu rechnen sein.

Nageleisen dürfte die wichtigste Kategorie sein. Die beliebteste Marke ist die Englische „Dawes", welche als Norm für die Bedürfnisse unseres Marktes angenommen werden muß, wenn auch der Konsum durch die Zunahme des Imports von altem Eisendraht und Drahtstiften in den letzten zwei Jahren etwas abgenommen hat. Vorzüglich werden dünne Dimensionen, $\frac{1}{16}$ bis $\frac{1}{8}$ Zoll, verlangt. Die Preise variirten im verflossenen Jahre von 3 Dollars zu 3 Dollars 50 Cents pro Pikul. Belgische Waare stellte sich ungefähr 20 bis 25 Cents billiger. Dicke Dimensionen werden weniger verlangt. Wenn auch bei eintretender Frage für bestimmte Zwecke eine oder die andere Dimension theuer bezahlt wird, so ist doch der Konsum ein beschränkterer, während die dünneren Nummern als Staples zu betrachten sind und einen bedeutenden regelmäßigen Konsum haben. $2\frac{1}{4}$ mm × $2\frac{1}{4}$ mm ist eine fast immer gangbare Dimension, welche sich in Posten von 25 bis 50 Tons absetzen läßt.

$\frac{1}{16}$" × $\frac{1}{16}$" BWG (Birmingham Wire Gauge)

Nr. 13 = 10 Tons
„ 14 = 15 „
„ 15 = 10 „
$\frac{1}{8}$" × $\frac{1}{8}$" „ 15 „

} ist ebenfalls ein empfehlenswerthes Assortiment,

ferner um auch dem Begehr nach etwas dickeren Dimensionen begegnen zu können etwa:

$\frac{1}{16}$" × $\frac{1}{16}$" = $17\frac{1}{2}$ Tons
$\frac{1}{8}$" × $\frac{1}{8}$" = $12\frac{1}{2}$ „
$\frac{1}{4}$" × $\frac{1}{4}$" = $7\frac{1}{2}$ „
$\frac{3}{8}$" × $\frac{3}{8}$" = $7\frac{1}{2}$ „
$\frac{1}{2}$" × $\frac{1}{2}$" = 5 „

} 50 Tons,

$\frac{3}{16}$" = 6 Tons
$\frac{1}{4}$" = 5 „
$\frac{5}{16}$" = 5 „
$\frac{3}{8}$" = 3 „
$\frac{7}{16}$" = 3 „
$\frac{1}{2}$" = 3 „

} 25 Tons,

4 mm × 2 mm in Partien von 25 Tons ist ebenfalls eine für unseren Markt wichtige Dimension, welche sich indessen für die Bedürfnisse des Yokohama-Marktes nicht eignen soll.

Der Japaner legt bei Eisen ebenso viel Werth auf gute Aufmachung, wie bei allen anderen Importartikeln. Es ist sogar nöthig, seinen in dieser Beziehung bisweilen seltsam und unverständlich erscheinenden Wünschen Rechnung zu tragen. Nageleisen wird 6 Fuß lang gewünscht, in Bündeln von 56 Pfund Engl. Die dieselben zusammenhaltenden Klammern, es müssen deren je vier sein, möglichst von derselben Nummer, wie der Inhalt, werden mitgewogen und bezahlt. In der Mitte kann ein breiteres Band mit dem Fabrikstempel angebracht werden. Abweichungen von einer einmal eingeführten Aufmachung machen die Marke oft für längere Zeit unverkäuflich. Andererseits macht eine solche Aufmachung, wenn sie sorgfältig ausgeführt ist, bei reeller Lieferung der Waare in kurzer Zeit einen Namen und stempelt sie zum „Chop". So ist „Dawes" den Japanern ein geläufiges Wort geworden, während sie im Allgemeinen die Fabrikate nur mit dem Namen des Importeurs belegen. Die Belgischen Fabrikanten haben sich und ihre Auftraggeber sehr dadurch geschädigt, daß sie, trotz genauer Instruktion, vermuthlich um Abfälle zu verwerthen, ihre Bündel mit sechs bis sieben Klammern aufgemacht haben. Hierfür wurden unverhältnißmäßig hohe Abzüge gemacht, während außerdem noch derartig aufgemachtes Eisen unbeliebt und schwer verkäuflich ist, so lange Waaren in richtiger Aufmachung zur Verfügung stehen. Es dürfte kaum erforderlich sein, besonders hervorzuheben, daß ein Verfahren, welches sich Belgische Fabrikanten gestattet haben, die Bündel äußerlich aus langen Stäben herzustellen, in der Mitte aber durch kleine Stücke auszufüllen, den Ruf einer Waare ganz besonders schädigt.

Flaches Stangeneisen (flat bars). Auch dieser Artikel ist für den hiesigen Platz von großer Bedeutung. Die Stangen werden 12 Fuß lang verlangt und sollen 112 Pfd. oder 1 Centner Englisch pro Bündel Netto wiegen. Nur gute Qualität ist gangbar. Best Staffordshire dürfte als Norm dienen. Ein gutes Assortiment ist:

$\frac{1}{8}'' \times \frac{3}{8}'' = 2$ Tons,	$\frac{1}{4}'' \times \frac{3}{8}'' = 3$ Tons,	$\frac{3}{8}'' \times \frac{3}{4}'' = 4$ Tons,
$\frac{1}{2}'' = 3$ „	$\frac{1}{2}'' = 5$ „	$\frac{7}{8}'' = 6$ „
$\frac{5}{8}'' = 3$ „	$\frac{5}{8}'' = 7$ „	$1'' = 3$ „
$\frac{3}{4}'' = 2$ „	$\frac{3}{4}'' = 10$ „	$1\frac{1}{4}'' = 2$ „
$\frac{7}{8}'' = 2$ „	$\frac{7}{8}'' = 8$ „	
	$1'' = 4$ „	
$1'' = 1$ „	$1\frac{1}{4}'' = 3$ „	
$1\frac{1}{4}'' = 1$ „	$1\frac{1}{2}'' = 3$ „	
$1\frac{1}{2}'' = 1$ „	$2'' = 2$ „	
	$2\frac{1}{2}'' = 2$ „	

Zu Anfang des Jahres 1881 wurde obiges Assortiment von 77 Tons verschiedentlich zu 3 Dollars 10 Cents und 3 Dollars 15 Cents pro Pikul verkauft, heutiger Werth dürfte 2 Dollars 95 Cents bis 3 Dollars 2½ Cents sein. $\frac{1}{4}'' \times \frac{3}{8}''$ allein 12′ lang findet ebenfalls viel Absatz und ist augenblicklich etwa 2 Dollars 95 Cents werth.

Viereckige Stangen (square bars) haben beschränkteren Absatz als flache Stangen. Dünne Dimensionen, 12′ lang, in Bündeln von 112 Pfund Englisch Netto haben vorzugsweise nur in feiner Qualität Absatz; „best Staffordshire", während bei dickeren Dimensionen von $\frac{3}{8}''$ bis $1\frac{1}{4}''$ auf feine Qualität kein so großes Gewicht gelegt wird.

Ein Deutsches Haus importirte mit gutem Resultat:

$\left.\begin{matrix}\frac{3}{4}'' \\ \frac{7}{8}''\end{matrix}\right\}$ in Belgian Nr. 2,

$\left.\begin{matrix}1\frac{1}{8}'' \\ 1\frac{1}{4}''\end{matrix}\right\}$ in Belgian Nr. 1.

Dicke Nummern müssen, im Gegensatz zu den dünneren, 15 Fuß messen und können in einzelnen Stangen verladen werden.

Die Yokohama-Konsumenten sind in Betreff der Länge nicht so genau, wie die hiesigen Abnehmer, und nehmen dem Vernehmen nach auch 14füßige Stangen ohne Anstand, während man hier genau 15 Fuß verlangt. Bei der Verarbeitung werden diese Stangen in Längen von 3 Fuß zerschnitten, so daß sich die Zahlen 12 Fuß und 15 Fuß von selbst ergeben. Der Inlandtransport einer 12füßigen Stange kostet genau so viel, wie derjenige einer 15füßigen Stange und liegt daher der Vortheil einer längeren Stange auf der Hand.

Rundes Stangeneisen (round bars). In Bezug auf Qualität und Aufmachung gilt dasselbe, was über viereckiges Stangeneisen gesagt ist. Der Konsum ist aber noch beschränkter.

$\frac{1}{8}'' = 3$ Tons,	28 Tons ist ein gutes Assortiment, welches in einer der guten Englischen Qualität entsprechenden Waare zum Frühjahre etwa 2 Dollars 90 Cents bis 2 Dollars 95 Cents pro Pikul werth sein sollte.
$\frac{3}{16}'' = 5$ „	
$\frac{1}{4}'' = 5$ „	
$\frac{5}{16}'' = 3$ „	
$\frac{3}{8}'' = 5$ „	
$\frac{1}{2}'' = 4$ „	
$\frac{5}{8}'' = 3$ „	
$\frac{1}{2}'' = 6$ Tons,	in 112 Pfund Engl. Bündel ist ebenfalls gut verkäuflich und etwa 2 Dollars 80 Cents bis 2 Dollars 85 Cents pro Pikul werth. Es sollten jedoch nur zwei Nummern vertreten sein und nicht mehr als 10 Tons in einer Partie verladen werden.
$\frac{5}{8}'' = 4$ „	

Ein Versuch, Deutsches rundes Stangeneisen für Maschinentheile hier einzuführen, ist nicht nach Wunsch ausgefallen. Dasselbe ist für seine Bestimmung unbrauchbar und muß jetzt als gewöhnliches Eisen verkauft werden.

Eisenplatten (plate iron). Seit neuerer Zeit datirt ein größerer Konsum dieses Artikels, der auch noch in Zunahme begriffen ist. Sehr beliebt sind Cleveland Lommoorplatten, genau 8′ × 4′.

$\frac{1}{16}'' =$	5 Tons,
$\frac{5}{32}'' =$	5 „
$\frac{1}{8}'' =$	8 „
$\frac{3}{16}'' =$	5 „
$\frac{1}{4}'' =$	5 „
$\frac{5}{16}'' =$	3 „
$\frac{3}{8}'' =$	1 „
	= 32 Tons.

Dieselben wurden im vorigen Jahre 3 Dollars 70 Cents bis 3 Dollars 80 Cents pro Pikul verkauft. Der Absatz findet der Regel nach nur im Sommer statt und hört mit Eintreten der kälteren Witterung der Begehr auf.

In letzter Zeit sind auch mit Erfolg Platten von Krupp und Borsig importirt.

Eisenblech (sheet iron). Im Gegensatz zu dem eben genannten findet der Hauptkonsum in den Wintermonaten statt. Der Absatz ist ziemlich bedeutend. Die Dimension muß genau 6′ × 3′ sein. Besonderes Gewicht ist auf gute Verstauung beim Verschiffen und sorgfältige Behandlung bei Land- oder Kanaltransport zu legen, da dieser Artikel leicht Beschädigungen ausgesetzt ist. Es lohnt sich, gute Waaren zu senden. Sortimente, die gute Aufnahme fanden, sind: BWG Nr. 21 bis 28, je etwa 3 Tons, zusammen 25 Tons, und mit etwa 4 Dollars pro Pikul bezahlt.

BWG Nr. 12 = 4 Tons,		Nr. 23 = 2 Tons,
„ 14 = 3 „		„ 24 = 2 „
„ 16 = 4 „		„ 25 = 2 „
„ 18 = 3 „		„ 26 = 2 „
„ 20 = 3 „		„ 27 = 3 „
„ 21 = 2 „		„ 28 = 3 „
„ 22 = 2 „		

wurde mit 3 Dollars 85 Cents bis 3 Dollars 95 Cents pro Pikul bezahlt.

In Bezug auf Eisenplatten und Blech würde es der Deutschen Industrie um so leichter sein, hier ihren Erzeugnissen Eingang zu verschaffen, da sie nicht die Konkurrenz einer bevorzugten Marke zu bekämpfen hat.

Bandeisen (hoop iron) hat unter den Japanern fast gar keinen Absatz, wird aber in ziemlichen Quantitäten von Europäischen Kaufleuten zur Verpackung verwandt.

$\frac{5}{8}'' \times$ Nr. 21 BWG dient zur Vernagelung von Kuriokisten ꝛc.
$\frac{3}{8}'' \times$ Nr. 18 BWG benutzt man für Tabak- und sonstige Ballen.

$\left.\begin{matrix}20 \text{ Tons } \frac{5}{8}'' \\ 5 \text{ „ } \frac{7}{8}''\end{matrix}\right\}$ erzielen die Preise von 3 Dollars 25 Cents zu 3 Dollars 75 Cents.

Roheisen (pig iron) ist bis jetzt lediglich von England bezogen worden.

Stahl findet hier nur in sehr beschränktem Maße Absatz. Derselbe ist hier auch schon aus Deutschland importirt. Der sogenannte Bamboo-Steel, welcher in China in größeren Quantitäten importirt wird, ist hier unverkäuflich. Sollten hierher Sendungen erfolgen, würden sie, unter Einbuße des darauf entrichteten Zollbetrages, nach China weitergeschickt werden müssen.

Milanostahl in viereckigen Stangen, in Fässern von 112 Pfd. Engl. ist ein regelmäßiger Importartikel, jedoch würden größere Partien den Markt drücken.

$\frac{5}{8}''$ bis $\frac{1}{4}''$ assortirt sind die gangbarsten Dimensionen. Die Preise im Laufe des vorigen Jahres waren 5 Dollars 60 Cents bis

5 Dollars 85 Cents. Für Rost werden bedeutende Abzüge gemacht, mehr als der Betrag des wirklichen Schadens ausmacht.

Polirter Eisendraht, rund, in Fässern von je 10 Rollen von 32 Pfd. Engl., mit Blecheinlage, ist ein Artikel, welcher hier einen ziemlich bedeutenden und in Zunahme begriffenen Absatz hat. Das passendste Sortiment für unseren Platz ist Nr. 11/25, gleichmäßig assortirt, in Sendungen von je 10 Faß, also 150 Faß in einer Partie. Hauptsächlich ist darauf Acht zu geben, daß der Draht ein weißblankes Aussehen hat und nicht, wie es häufig der Fall ist, ein schmutziges Schwarz zeigt. Deutschland beherrscht das ganze Geschäft in diesem Artikel.

Drahtstifte (wire nails) ist ebenfalls ein Artikel, für welchen in Japan auf zunehmendem Absatz gerechnet werden kann. Die Verpackung muß in starken Fässern à 1 Pikul Netto erfolgen. Dünnere Nummern sind noch extra in Papier zu verpacken. Auf gute Packung legen die Japaner vielen Werth, ebenso wie darauf, daß die Köpfe groß und gut ausgeführt werden. Kleine Quantitäten kommen aus Frankreich, hauptsächlich aber versorgt Deutschland unsern Markt mit diesem Artikel. Klagen über schlechte Packung der Deutschen Waare, welche sich auch in Bezug auf Eisendraht geltend machen, kommen leider häufig vor und Reklamationen finden keine genügende Beachtung.

Werkzeuge. Der Import ist ein geringer. Nur schwer entschließt sich der Japaner, die hier von Alters her gebräuchlichen Utensilien mit solchen Europäischer Art zu vertauschen. Daß letztere meistens praktischer sind, bietet ihm kein Aequivalent für die oft großen Verschiedenheiten der Handhabung. Diese ist bei Ackergeräthschaften ꝛc. so vollständig den allgemeinen Gewohnheiten der Japaner angepaßt, daß eine Aenderung bisweilen fast unnatürlich erscheinen dürfte. Selbstverständlich bilden verschiedene Artikel eine Ausnahme von dieser allgemeinen Regel, z. B. Feilen.

b. Blei. Es wurden abgesetzt:

1880 .... 5114 Pikuls, Werth: 30 000 Dollars,
1881 .... 7706 „ „ 44 300 „

Es kommt meistens in muldenförmigen Stücken in den hiesigen Handel.

Vorzugsweise wird hier Spanisches Blei über England bezogen. Neuerdings ist hier auch Amerikanisches und Deutsches Blei aus dem Harz importirt worden, das sehr gefallen haben soll. Im diesseitigen Jurisdiktionsbezirk wird dasselbe in der Provinz Iyo (Ehime-ken) gegraben, aber nur in unbedeutenden Quantitäten. Die Geschäftslage ist augenblicklich flau. Theilweise soll dies dadurch veranlaßt sein, daß die Regierung eine beträchtliche Menge alten Kugelbleies zum Verkauf gebracht hat. Die Preise stellen sich jetzt ungefähr 5 Dollars 80 Cents pro Pfund. Eine augenblickliche Verwendung, welche Blei hier zu Lande findet, ist zur Herstellung des bei den eingeborenen Frauen allgemein gebräuchlichen Puders.

c. Zink. Es wurden abgesetzt:

1880 .... 4924 Pikuls, Werth: 32 000 Dollars,
1881 .... 4583 „ „ 32 000 „

Dasselbe stammt ausschließlich aus Schlesien, wird aber meistens hier über England importirt, weil es sich so billiger stellt, als bei direktem Bezug. Die beliebtesten Marken sind Georgshütte und Hohenlohe.

Galvanisches Zinkblech kommt aus Belgien.

d. Nickel kommt größtentheils aus Sachsen und der Rheingegend, in zweiter Linie aus England.

e. Neusilber. Es wurden abgesetzt:

1880 ..... 334 Pikuls, Werth: 27 000 Dollars,
1881 ..... 258 „ „ 12 900 „

Es wird meistens aus England und Amerika und nur zum geringen Theil aus Deutschland bezogen. Die Englische Waare ist die theuerste, aber auch die beste, und wird von den Japanern vorgezogen. Der Regel nach müssen die Platten 6 Fuß lang und 8 Zoll breit sein. Die Dicke ist verschieden von Nr. 13 bis 30. Es dient hier zur Anfertigung von Pfeifen, Theetöpfen, Theetassen-Untersätzen, zum Beschlag von Jinrikusha's ꝛc.

f. Zinn und Yellowmetall kommen für den hiesigen Markt wenig in Betracht, da das Geschäft in diesen Artikeln größtentheils in Yokohama gemacht wird.

III. Farben, Farbstoffe.

a. Safflor. Es wurde abgesetzt:

1880 Werth: 102 500 Dollars,
1881 „ 77 700 „

Dasselbe wird hier aus Indien und China importirt. Extrakt aus England hat nicht gefallen. Mit der zunehmenden Verwendung von Anilinfarben nimmt der Konsum ab. Scharlach und Karmin treten vielfach an seine Stelle.

b. Kobalt findet hier besonders für Porzellanmalerei Verwendung. Hauptsächlich wird er aus Manchester bezogen, in geringeren Quantitäten aus Deutschland.

c. Kampecheholz-Extrakt wird aus England und Frankreich bezogen und ist von ziemlicher Bedeutung für den hiesigen Platz. Die Preise stellten sich auf 11 bis 12 Dollars pro Centner (112 Pfd. Engl.)

d. Anilinfarben. Der Hauptbedarf kommt aus Deutschen Fabriken, Elberfeld, Höchst, Berlin, Offenbach ꝛc. Die Schweiz, England und Frankreich partizipiren hier nur wenig an diesem Geschäft.

Die gangbarsten Sorten sind:

		pro Catty.						
Blau	Durchschnittspreis	2	Doll.	—	Cts. bis	2	Doll.	30 Cts.
Fuchsin	„	2	„	—	„ „	2	„	50 „
Grün, Prima ..	„	1	„	25	„ „	1	„	50 „
„ Sekunda	„	2	„	50	„ „	3	„	50 „
Scharlach	„	1	„	50	„ „	2	„	50 „
Violet	„	1	„	50	„ „	2	„	25 „

Gelb geht hier wenig und wird meistens zur Versetzung mit Roth benutzt.

Besonders groß ist der Bedarf von Kioto für die dortigen Seidenfärbereien. Durch Ueberführung des Marktes hat das Geschäft sehr gelitten.

e. Kochenille ist durch Kochenille-Scharlach (Anilinfarbe) neuerdings sehr verdrängt. Nur einige Seidenweber in Kioto bedienen sich noch desselben, wegen der größeren Dauerhaftigkeit dieser Farbe.

f. Berliner Blau Deutschen und Französischen Fabrikats wird zur Färbung von Unterzeugen ꝛc. benutzt.

g. Ultramarin. Durchschnittspreis 10 bis 12 Dollars pro Pikul kommt meistens aus Deutschland.

h. Indigo wird in geringem Maße im Lande selbst gezogen und aus China importirt. Man verwendet es unter Anderem ebenso wie Berliner Blau zur Theefärbung.

Vorzugsweise zum Färben von Baumwolle wird verwandt: Violet, Eosin, Fuchsin, Grün, Pariser Blau, Kampecheholz-Extrakt; zum Färben von Seide: Scharlach, Blau, Grün, Violet, Orange, Braun, Grau, Erythrosine, bisweilen auch Kochenille; zum Färben von Papier: Blau, Carmin, Eosin.

IV. Medizinalwaaren.

Das hiesige Geschäft hat gegen früher wesentlich an Bedeutung verloren. Dasselbe hat sich größtentheils nach Yokohama gezogen. Dies war nicht ausschließlich durch das Bedürfniß einer Konzentration des Marktes, sondern auch theilweise durch lokale Umstände veranlaßt. Die in Osaka zur Untersuchung von Droguen eingesetzte Kommission ließ sich große Saumseligkeit zu Schulden kommen, auch verwarf sie bisweilen unbegründeterweise Medizinalwaaren. Diese Uebelstände sind jetzt gehoben. Nicht nur fungiren dort jetzt tüchtigere Kräfte, sondern es ist auch das Personal vergrößert, so daß nunmehr allen billigen Anforderungen Rechnung getragen wird.

Ueberführung des Marktes macht sich auch in dieser Geschäftsbranche nachtheilig geltend. Der Konsum von den in Europa üblichen Droguen 2c. findet hier zu Lande immer mehr Verbreitung. Die in den Medizinschulen unter Europäischer Leitung ausgebildeten Aerzte, welche über das ganze Land verheiltt sind, sorgen dafür, denselben überall Eingang zu verschaffen. Allerdings wird nach der jetzt im Gegensatz zu der früheren Englischen Behandlungsweise üblichen Deutschen, den Kranken weniger Medizin gegeben.

In Wegfall gekommen sind nur solche Artikel, welche durch einheimische Präparate, namentlich aus den mit der Münze verbundenen Etablissements ersetzt oder von den hiesigen Europäischen Aerzten für nicht empfehlenswerth erklärt werden. Die augenblicklich gangbaren Hauptartikel sind:

a. Jodkali eröffnete im Januar à 2 Dollars 70 Cents pro Pfd. Engl. und erfolgte das ganze Jahr hindurch weichende Tendenz, bis im Dezember der Preis von 2 Dollars 20 Cents erreicht war. Unnachsichtlich streng bezeigten sich die Behörden und verweigerten Sanktion zum Verkauf bei Befund der geringsten fremden Beimischungen.

b. Schwefelsaures Chinin stand im Januar 3 Dollars pro Unze, stieg im April bis 3 Dollars 30 Cents, war im Juni 3 Dollars 15 Cents werth und sank von da ab unaufhaltsam bis 2 Dollars 35 Cents bei Jahresschluß. Diese Notirungen verstehen sich für Französische Marke „Pelletier", während Deutsche und Italienische stets etwa 20 Cents billiger waren.

c. Cinchonin gelangte immer mehr in Aufnahme und hielt sich ziemlich stetig auf 40 Cents pro Unze.

d. Morphium hat sehr an Konsum eingebüßt. Dasselbe stand im März am höchsten, nämlich 3 Dollars 30 Cents pro Unze, sank seitdem bis 2 Dollars 20 Cents.

e. Santonin entwerthete schrittweise während der ganzen Periode. Es begann dieselbe mit 42 Cents pro Unze und schloß mit 32 Cents. Umsätze waren nicht unbedeutend, jedoch lassen sich Vorräthe in erster Hand bei Ende des Jahres noch auf 50 000 Unzen schätzen.

f. Bromkali war bei kleinem Bedarf stetig à 45 bis 50 Cents pro Pfd. Engl., und gab man dem Amerikanischen Erzeugniß mit Preiszuschlag den Vorzug.

g. Weinsteinsäure wurde in bedeutenden Quantitäten verkauft. Der Preis eröffnete mit 50 Cents pro Pfd. Engl. in Flaschen, schwang sich auf 75 bis 80 Cents im September und schloß 65 Cents bei guter Nachfrage.

h. Doppeltkohlensaures Natron ging mit vorgenanntem Artikel gewöhnlich Hand in Hand. Der höchste Werth während der warmen Jahreszeit betrug 4½ Dollars pro Faß à 1 cwt, der niedrigste 3½ Dollars im Februar.

i. Salicylsäure. Marke Heyden war das ganze Jahr hindurch in kleinen Mengen verkäuflich à 2 Dollars 10 Cents bis 2 Dollars 20 Cents pro Pfd. Engl.

k. Carbolsäure gerieth nach einer früheren glänzenden Periode in äußerste Vernachlässigung. Bis März betrug der Werth 30 bis 32 Cents pro Pfd. Engl., später war derselbe nicht besser als 15 bis 20 Cents nominell zu notiren. In zweiter Hand müssen sich noch große Vorräthe befinden.

l. Amorpher Phosphor für Zündholzfabrikation fand begrenzten, doch regelmäßigen Absatz, bis zum Frühjahr 1,05 Dollars pro Pfd. Engl., später 95 bis 90 Cents werthend.

m. Glycerin befand sich fortwährend im Stande der Ueberführung; es galt bis April 20 Cents pro Pfund in Flaschen, ging im Mai auf Nachricht der Hausse in Europa auf 24 Cents und hielt sich so bis zum Schluß, jedoch ohne daß sich viel Kauflust zeigte.

n. Ochsengalle wurde nicht höher als 70 bis 75 Cents pro Pfund bezahlt.

o. Safran stand bis Mai 9 Dollars. Im Juni setzte bessere Frage ein, à 11 bis 12 Dollars, welche bis Schluß des Jahres anhielt. Ansprüche an Qualität sind hoch; Verpackung in Blechkisten à 5 bis 10 Katties.

p. Semen Cynse eröffnete à 17 Dollars pro Pikul, wich konstant bis 13 Dollars im Mai und verharrte auf dieser Höhe. Konsum dieses ehedem sehr beliebten Artikels macht starke Rückschritte.

q. Krebsaugen erhielten sich bis Juni auf 1 Dollar 80 Cents pro Katty, waren alsdann 2 Dollars werth, während nachher ein Fall auf 1 Dollar 50 Cents eintrat. Dies Heilmittel dürfte nächstens ganz außer Kurs gesetzt sein.

r. Ipecacuanha fluktuirte ziemlich stark. Die geschnittene Wurzel galt in der ersten Hälfte des Jahres 1 Dollar 60 Cents bis 1 Dollar 80 Cents, in der zweiten 1 Dollar 90 Cents bis 2 Dollar 10 Cents pro Katty. Derselbe Artikel pulverisirt in Flaschen à 1 Pfund etwa 15 Cents weniger.

s. Sassaparille verhält sich dem vorhergehenden ähnlich, bis Juni zahlte man 17 bis 20 Dollars pro Pikul, von da ab 21 bis 25 Dollars.

t. Copaiv-Balsam erregte ziemlich viel Interesse. Den im Januar geltenden Werth von 75 Cents pro Pfd. Engl. trieb die Nachfrage bis 1 Dollar 40 Cents hinauf im November. Am Schluß war der Preis niedriger.

u. Peru-Balsam fand geringfügigen Absatz à 2½ bis 3½ Dollars pro Pfund.

V. Glaswaaren.

Von besonderer Bedeutung für unseren Platz ist nur

a. Fensterglas. Es wurden abgesetzt:

1880.....	20 357	Kisten	im Werthe von	60 000	Dollars.
1881.....	16 520	„	„ „	49 500	„

Dasselbe kommt ausschließlich aus Belgien. Nur gewöhnliche Waare findet hier guten Absatz. Das Format ist sehr verschieden und varirt von 10 × 12 inch zu 34 × 44 inch.

b. Lampengläser werden ebenfalls meist aus Belgien und in geringen Quantitäten auch aus Frankreich bezogen. Der Import aus Böhmen hat ganz aufgehört. Die hier gangbaren Gläser sind unten stark ausgeschweift. Der Rand darf nicht abgeschnitten sein, sondern muß rund gegossen werden.

c. Plateglas wird hier in geringen Quantitäten zur Anfertigung von Spiegeln eingeführt. Die Legirung besorgen die

Japaner selbst. Dasselbe kommt hauptsächlich aus Belgien. Auch aus Offenbach sind Lieferungen gemacht.

d. Flaschen, Gläser, Pulverhafen ꝛc. Vorzugsweise kommen dieselben aus Belgien. Geringe Quantitäten werden aus Holland bezogen, Medizinflaschen für Laboratorien und Schulen auch aus Deutschland importirt.

Die Einfuhr dieser Artikel war früher viel bedeutender. Seit einigen Jahren fertigen die Japaner selbst solche an. Neues Glas soll freilich nur versuchsweise gemacht worden sein. Dagegen stampfen sie altes Bruchglas ein, schmelzen es und stellen daraus ihre Glassachen her. Diese Fabrikation, für welche Osaka ein Hauptplatz ist, wird von den Einzelnen nicht in größerem Maßstabe betrieben. Kühlöfen fehlen; man hilft sich damit, daß die Fabrikate einige Zeit in Asche gestellt werden, wodurch sie eine gewisse Festigkeit erlangen. Derartige Glassachen sind sehr zerbrechlich und nicht immer recht sauber gearbeitet. Die Preise aber stellen sich im Verhältniß zu denen der importirten Waaren außerordentlich billig und in Folge dessen finden sie guten Absatz.

e. Glasperlen kamen früher aus Venedig, sind aber nicht mehr Mode und werden deshalb fast gar nicht mehr eingeführt.

VI. Verschiedenes.

a. Petroleum. Es wurden abgesetzt:

1880..... 438 000 Kisten im Werthe von 797 200 Dollars.
1881..... 467 460 „ „ „ „ 944 200 „

und gehört dasselbe demnach zu den bedeutendsten hiesigen Importartikeln. Damit versorgt ausschließlich Amerika den hiesigen Markt. Die Versendungen erfolgen meist per Segelschiff von Philadelphia und New-York. Das Geschäft ist hier hauptsächlich in den Händen einer Amerikanischen Gesellschaft, der China und Japan Trading Company.

Japanisches Rohöl wurde hier für 5¾ Sen oder ungefähr 4 Cents pro Gallon verkauft, während raffinirtes importirtes Oel ungefähr 20 Cents die Gallon kostet. Maschinen für Oelraffinerie wurden hier vor einigen Jahren importirt. Das Unternehmen erwies sich indessen als ein verfehltes und die Maschinen liegen jetzt unbenutzt. Dem Vernehmen nach findet fremdes Oel in der Provinz Echigo (Nigata-Ken), wo sich die Oelquellen befinden, keinen Absatz.

b. Cement wird von England, Belgien und Deutschland (Lüneburg, Holstein, Frankfurt a. M.) bezogen. Die Holsteinsche Waare ist hier sehr beliebt. Augenblicklich liegt viel auf Lager und ist deshalb das Geschäft flau.

c. Lichte. Der hiesige Absatz ist außerordentlich unbedeutend und hat dieser Artikel nur für Yokohama einige Bedeutung.

d. Hufe. Die Japaner verstehen es, dieselben weich zu machen und benutzen sie zur Imitation von Schildpatt.

e. Nürnberger Waare. Spielzeug, Bälle, Cigarrentaschen, Etuis ꝛc. Der Import von diesen Artikeln, welcher früher ziemlich bedeutend war, hat sich in den letzten Jahren sehr vermindert.

f. Seife. Die Japanische Waare hat die fremde fast ganz verdrängt.

g. Kondensirte Milch wird ebenfalls nicht mehr in größeren Quantitäten eingeführt, da der Bedarf größtentheils durch frische Milch gedeckt wird.

h. Bier. Die Japanischen Versuche, den fremden Import durch einheimische Fabrikate zu ersetzen, haben bis jetzt zu keinem nennenswerthen Ergebniß geführt. Deutsches Bier wird hier viel getrunken und auch von Nichtdeutschen mehr und mehr dem Englischen vorgezogen.

i. Zucker. Es wurden abgesetzt:

1880 ..... 17 671 Pikuls im Werthe von 80 000 Dollars.
1881 ..... 16 013 „ „ „ „ 72 000 „

Der Anbau von Zuckerrohr deckt nur einen Bruchtheil des Bedürfnisses des Landes. Da der Zucker meist aus Formosa bezogen wird und das Geschäft sich ausschließlich in den Händen von Chinesen befindet, so hat dieser Artikel für die hiesigen Europäischen Kaufleute nur so weit Bedeutung, als es sich um den geringfügigen Konsum raffinirten Zuckers handelt.

Ebenso sind es Chinesische Kaufleute, welche hier Erbsen, Bohnen und Oelkuchen aus dem Norden von China einführen.

3. Geldverhältnisse.

Für das Steigen und Fallen der Papiervaluta in Kobe und Osaka sind die Notirungen von Yokohama maßgebend. Von dort werden die hiesigen Kaufleute auf telegraphischem Wege von dem jedesmaligen Kurs in Kenntniß gesetzt, und diese Mittheilungen üben sofort ihre Rückwirkungen auf unsern Geldmarkt aus.

In Bezug auf diesen besteht zwischen Kobe und Osaka kein Unterschied. Dagegen macht sich der Regel nach eine kleine Differenz zwischen hier und Yokohama von ¼ bis 1 pCt. geltend, welche nur in Folge exzeptioneller lokaler Verhältnisse bisweilen größer wird, dann aber nie für längere Dauer, so daß es nicht lohnend sein würde zu versuchen, durch Geldsendungen von bezw. nach Yokohama daraus Vortheil zu ziehen.

Augenblicklich macht sich der Mangel an Japanischem Silbergeld sehr fühlbar. Die Europäischen Banken sind schon genöthigt gewesen, denselben durch Import von Mexikanischen Piastern abzuhelfen. Nichtsdestoweniger ist das Papiergeld sehr im Werth gestiegen, was demnach aber wohl keine Folge einer eintretenden Besserung der allgemeinen Finanzlage des Landes ist, sondern seine Ursache in Spekulationen hat.

4. Allgemeine Verkehrsanstalten.

Vor einiger Zeit hat sich eine Japanische Aktiengesellschaft gebildet, mit dem Zweck, an der Ostseite der Bai von Kobe, in der Nähe des Zollhauses, einen Quai zum Anlegen von Schiffen zu bauen, der für drei große Dampfer Raum bieten soll. Es liegt in der Absicht der Unternehmer, diesen Quai durch einen Tramweg mit der Eisenbahn in Verbindung zu setzen und auch für Errichtung der erforderlichen Lagerhäuser Sorge zu tragen. Der Plan ist jetzt der Regierung unterbreitet, um deren Genehmigung einzuholen. Von den hiesigen Kaufleuten wird eine solche Anlage als sehr wünschenswerth betrachtet. Sie würde eine bedeutende Zeitersparniß beim Ein- und Ausladen der Schiffe, sowie wahrscheinlich eine Verringerung der Ladespesen zur Folge haben und der geeignetste Weg zur vollständigen Vermeidung von Diebstählen beim Umschiffen der Waaren sein.

Post. Klagen über die hiesige Postverwaltung sind nicht zur Kenntniß gelangt. Die Europäischen Posten gehen hier ziemlich unregelmäßig ein, der Regel nach zwei Posten zusammen oder doch in kurzer Aufeinanderfolge. Die hiesige Handelskammer hat jetzt Schritte gethan, um es zu veranlassen, daß die alle 14 Tage zwischen Hongkong und Yokohama fahrenden Peninsular- und Orientaldampfer, welche in der Nähe von Kobe vorbeigehen, ohne in den Hafen einzulaufen, die für unseren Platz bestimmten Poststücke abliefern, wenn

sie die Akashistraße passiren. Die Kosten, welche für Telegramme betreffend die Abfahrt dieser Dampfer von Nagasaki erwachsen, und mit der Sendung eines Postbeamten von hier nach dem etwa drei Stunden entfernten Akashi zur Entgegennahme der Post verbunden sind, würden wahrscheinlich durch die Interessenten aufzubringen sein. Da auch noch durch die Mitsu-Bishilinie in vierzehntägige Verbindung mit Hongkong besteht, so würde auf diese Weise die Post ziemlich regelmäßig eintreffen.

Eisenbahnen. Auch beim Bahnwesen macht sich das Prinzip der Japaner geltend, sich mehr und mehr von den Europäern zu emanzipiren und die Zahl der Europäischen Angestellten wird möglichst beschränkt. In den letzten zwei Jahren wurde auch die Führung der Lokomotiven meistens Japanern überwiesen. Nur einige früher zu diesem Zwecke angestellte Europäer verblieben im Dienst, aber weniger um praktisch einzugreifen, als um Japaner heranzubilden. Nichtsdestoweniger kamen keine Unglücksfälle oder Verkehrsstörungen vor, und muß die Ordnung eine in jeder Beziehung gute genannt werden.

Linie Kobe—Kioto—Otzu (im Betriebe). Die Länge beträgt 58 Engl. Meilen. Mit der am 15. Juli 1880 erfolgten Eröffnung des 720 Yards langen Tunnels in der Nähe von Otzu, dessen Bau die Vollendung dieser Linie um ein Jahr verzögerte, ist Kobe in direkte Bahnverbindung mit dem Biwasee, dem größten Binnensee Japans, der an Ausdehnung fast dem Genfer gleichkommt, gebracht. Da kleine Dampfer einen regen Verkehr zwischen seinen Uferplätzen unterhalten, so ist dadurch einem bedeutenden Distrikt des Binnenlandes Gelegenheit gegeben, hier seine Produkte zu verwerthen.

Anfangs machte die Bahn Kobe—Kioto keine besonderen Geschäfte. In den letzten Jahren dagegen, namentlich seit der Fertigstellung der Verlängerung von Kioto nach Otsu hat diese Linie sehr gut rentirt. Genaue Angaben über die Baukosten sind in Europäischen Kreisen nicht bekannt. Nach ungefähren Schätzungen dürften die Zinsen des Anlagekapitals 7 bis 8 pCt. pro anno betragen. Schwerlich haben andere Unternehmungen der Japanischen Regierung einen so guten pekuniären Erfolg aufzuweisen gehabt.

Die Zahl der Passagiere betrug:

1880 ..... 2 930 853, und ergab 729 395 Yen Einnahme,
1881 ..... 3 430 096, „ „ 839 406 „ „

Für Gepäck und Packete wurden vereinnahmt:

1880 ..... 31 387 Yen,
1881 ..... 35 141 „

Waaren wurden befördert im Gewicht von:

1880 .... 243 127 143 Kin, und ergaben 127 143 Yen Einnahme,
1881 .... 275 620 900 „ „ „ 166 692 „ „

Gesammteinnahme:

1880 ..... 887 925 Yen,
1881 ..... 1 041 239 „

Linie Nagahama—Tsuruga (größtentheils dem Verkehr übergeben). Ein zweites wichtiges Bindeglied ist die am 6. April 1880 begonnene Bahn von Nagahama, einer Ortschaft am Nordende des Biwasees nach der am Japanischen Meere belegenen Hafenstadt Tsuruga in einer Länge von 27½ Englischen Meilen. Durch diese Linie tritt Kobe in direkte Beziehungen zur Westküste. Der größte Theil derselben, nämlich die Strecken von Nagahama nach Yanagase und von Tsuruga nach Tone, sind bereits dem Verkehr übergeben. Nur zwei Tunnel von 1400 Yards bezw. 210 Yards Länge, welche die Wasserscheide zwischen dem Biwasee und dem Japanischen Meere durchbrechen sollen, dürften zu ihrer Fertigstellung noch zwei weiter, Jahre in Anspruch nehmen. Die Arbeiten, welche ausschließlich von Japanern ohne Zuziehung eines Europäischen Beiraths geleitet werden, schreiten nur langsam vorwärts.

Linie Tsuruga—Fushigi (projektirt). Für dieselbe haben bis jetzt nur Vermessungen stattgefunden. Ihre Bestimmung ist, die sehr bevölkerte und durch ihre blühende Industrie wichtige Provinz Kaga (Fukui-ken) mit der Hauptstadt Kanagawa, einem der größten Plätze des Landes von etwa 108 263 Einwohnern, dem Bahnverkehr zu erschließen. Der projektirte Endpunkt liegt am Toyama Ura. Da keine bedeutenden Terrainschwierigkeiten vorliegeu, so dürfte der Bau in verhältnißmäßig kurzer Zeit zu bewerkstelligen sein.

Great Trunk Railway. (Die Arbeiten werden hier theilweise demnächst in Angriff genommen.) Am Biwasee soll ein Anfang mit dem Bau dieser beabsichtigten Stammlinie von Japan gemacht werden. Vor einigen Tagen sind die ersten Schienensendungen für dieselbe hier eingetroffen. Zunächst soll die Linie von Nagahama nach Sekigahara in Angriff genommen werden. Für die weitere Strecke bis Unama am Kisogawa haben ebenfalls Vermessungen stattgefunden.

Linie Kano—Nagoya—Mia (projektirt). Dieselbe soll Kobe und die ebengenannte Bahn mit der reichen Owari-Ebene (Aichi-ken), sowie der großen Stadt Nagoya, ihrer Bevölkerung nach der dritten des Landes, verbinden und bis zu deren nahem Seehafen Mia fortgesetzt werden. Jetzt hat die Provinz Owari ihren Markt vorzugsweise in dem zu Wasser schneller und jedenfalls bequemer zu erreichenden Yokohama. Es dürfte indessen nicht unwahrscheinlich sein, daß der Bau dieser Eisenbahn in dieser Beziehung eine Aenderung hervorrufen wird, daß ein Theil des Handels von Owari sich dann nach Kobe zieht, welches selbst, wenn eine direkte Eisenbahn von dort nach Yokohama gebaut werden sollte, doch immer den Vortheil der kürzeren Bahnverbindung bieten würde.

Telegraphen. Am 30. Juni 1880, dem Schlusse des Fiskaljahres 1879/80 hatten die Telegraphenlinien Japans eine Ausdehnung von 4485½ Englischen Meilen mit einer Drahtlänge von 10 594¼ Englischen Meilen. Die Erweiterungen in dem betreffenden Jahre beliefen sich auf 567 Meilen und eine Drahtlänge von 1293 Meilen. Dagegen gingen Linien von 10½ Meilen mit einer Drahtlänge von 43¼ Meilen ein. Auch fand eine vermehrte Anwendung von Telephonen statt. In Hiogo wurden die Büreaus der Lokalregierung und die Polizeistation von Ai-oibashi mit der Centralstation und dem Gefängniß durch Telephone in Verbindung gesetzt. 48 neue Telegraphenstationen wurden dem öffentlichen Verkehr übergeben, abgesehen von den Telephonstationen für die Regierungsbeamten. Vom 1. April ab wurden auf den Stationen der Bahnstrecke Kobe—Kioto lokale Depeschen entgegengenommen.

Die Zahl der aufgegebenen Depeschen war 1 935 320 nämlich:

lokale..... 1 886 438 Japanische, darunter 74 095 dienstliche,
22 296 in fremden Sprachen „ 4 061 „
internationale 26 586 ..... „ 2 431 „

und ergab eine Zunahme von 662 564 gegen das Vorjahr.

Die Einnahme für Depeschen betrugen: 675 190 Yen 38 Sen; 242 105 Yen 40 Sen mehr als im Vorjahr.

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten, abgesehen von den Ausgaben für die Centralverwaltung betrugen 618 749 Yen 36 Sen. Die Ausgaben für neue Konstruktionen 164 770 Yen 45 Sen.

Das gesammte Beamtenpersonal belief sich auf 1802 Personen, und war im letzten Jahre um 260 vermehrt worden. Dagegen war die darunter begriffene Zahl der Europäischen Angestellten von 19 auf 15 reduzirt worden, obwohl erst im vorhergehenden Jahre eine bedeutende Verminderung stattgefunden hatte.

Ein beträchtlicher Theil des für telegraphische Zwecke erforderlichen Materials war in den mechanischen Werkstätten des Shiodome-Depots angefertigt worden.

Laut Mittheilung des Gouverneurs betrug:

1881	die Einwohnerzahl	von Kobe	24 233
„	„	„ Hiogo	24 553
„	„	„ Osaka	287 058
„	„	„ Kioto	234 532

Anlage A.

Liste der in Osaka, Kobe und Umgegend sowie in Kiyoto befindlichen Fabriken, Brennereien, Gießereien ꝛc.

Osaka.

A. Mit Dampfbetrieb.

	Anzahl.
Kaiserliche Münze, verbunden mit Einrichtung zur Herstellung von Soda und Schwefelsäure	1
Kaiserliches Arsenal, verbunden mit Kanonen- und Gewehrfabrik, sowie Eisengießerei	1
Eisengießereien	5
Eisen-Poch- und Hammerwerke	2
Kupferwalzwerk	1
Baumwollenspinnerei	1
Papiermühlen	2
Zuckerraffinerie	1
Oelfabrik	1
Ziegelei	1
Reismühlen	4
Schiffsbauereien	2
Chemische Fabrik zur Herstellung von Schwefelsäure	1

B. Ohne Dampfbetrieb.

Kupferschmelzereien	4
Antimonschmelzereien	10
Eisengießereien	10
Große Glasbläsereien	8
Kleine „	unbekannt, bedeutend.
Eisfabriken	2
Schwefelholzfabriken	4
Seifensiedereien	2
Gerbereien und Schuhfabriken	2
Bierbrauerei (nach Deutschem Muster)	1
Sake- und Shoya-Brennereien	unbekannt.
Koaksbrennereien	6
Kleine Spinnereien, Strickereien und Webereien	bedeutend.

Kobe.

A. Mit Dampfbetrieb.

	Anzahl.
Kaiserliche Maschinenfabrik, Eisengießerei mit einer Werft für kleinere Schiffe und einem Slip für Schiffe bis zu 1000 Tons (zu Shinden, der Stadt gegenüber)	1
Maschinenfabrik und Eisengießerei, verbunden mit einer Werft für kleinere Dampfer, Eigenthum der Englischen Firma E. C. Kirby u. Co. (Kobe Iron Works)	1
Papiermühle in Amerikanischem Besitz, Absatz an Japaner, nach Amerika und Australien	1
Gasfabrik, Aktienunternehmen	1
Eisfabrik mit Gasheizung, Aktienunternehmen	1

B. Ohne Dampfbetrieb.

Schiffswerften zum Bau von Dschonken	2
Porzellanfabrik	1
Bierbrauerei nach Deutschem Muster	1
Schwefelholzfabrik	1
Tabaksfabrik, Cigarren und Cigarretten aus Japanischem Tabak	1
Schuh-, Limonade-, Tintenfabriken (klein)	—
Sake- und Shoya-Brennereien	—

Kiyoto.

A. Mit Dampfbetrieb.

Seidenspinnerei und -Weberei, Regierungsunternehmen	1
Papiermühle	1

B. Ohne Dampfbetrieb.

Seidenspinnereien und -Webereien	klein, aber in bedeutender Anzahl.
Porzellanfabriken	
Bronze, Cloisonnee, Curios	

Umgegend von Kobe.

A. Mit Dampfbetrieb.

	Absatz nach:
Provinz Tadjima, Kreis Kita: Seidenspinnerei. Werth pro Jahr 1000 Yen.	Yokohama,
„ „ „ Osuishi: Seidenspinnerei. Werth pro Jahr 2000 Yen.	Yokohama,
„ „ „ Yobu: Seidenspinnerei. Werth pro Jahr 300 Yen.	Yokohama,
„ Himedsi: Baumwollenspinnerei.	

B. Ohne Dampfbetrieb.

Provinz Tadjima, Kreis Osuishi: Porzellan. Werth 2000 Yen.	Kobe-Osaka, Tokio,
„ „ „ „ Porzellan. Werth 4700 Yen.	Osaka,
„ „ „ „ Porzellan. Werth 6000 Yen.	Kobe-Osaka, ?
„ Harima, Kreis Katto: Porzellan. Werth 9500 Yen.	New-York,
„ Awadsi, Kreis Mihara: Porzellan. Werth 5000 Yen.	Osaka,
„ „ „ Tsuna: Seiden und Tuche. Werth 11 400 Yen.	Osaka, Kiyoto,
„ Setsu, Kreis Kobe-Sakamoto: Terpentin	Kobe.
„ Setsu, „ Arima: Baumwollenspinnerei. Werth 1000 Yen.	Kobe,

Regierungsfabriken.

Provinz Himedji: Tuchfabrik.
„ Harima: Watte.
„ Tadjima: Seidenraupen (Versuchsstation).
„ Himedji: Porzellanfabrik (Gefängniß).
„ Kobe, Landkreis: Zündholzfabrik (Gefängniß).

Besonders hervorzuheben dürften die oben aufgeführten Kobe-Iron-Works wegen ihrer Bedeutung für die hier verkehrenden Schiffe sein. In diesem vor acht Jahren errichteten Etablissement wurden in den letzten Jahren verschiedene größere Reparaturen von Mitsu Bishi-Dampfern und fremden Kriegsschiffen vorgenommen. Ein Dampfer von 400 Tonnen z. B. wurde mit neuen Kesseln, Cylindern, Deck und Kabinen versehen. Kleine Holzdampfer werden jährlich daselbst gebaut und mit allen Erfordernissen ausgestattet. Auch die Fabriken der Umgegend beziehen einen Theil ihrer Maschinerien aus diesen Eisenwerken.

Ebenso hat in dem hiesigen Regierungsetablissement der Schiffbau in den letzten Jahren in Folge des Bedarfs für die Inland-Sea und den Biwasee einen größeren Aufschwung genommen.

Anlage B.

Liste gangbarer Importartikel.

	Bezugsquellen. Deutsch.	Außerdeutsch.
Wollenwaaren.		
Decken, 5 Pfd. Engl. 58 × 75, Scharlach	—	England.
„ 5 „ „ 58 × 78, assortirt		
„ 5½ „ „ 60 × 78 „		
„ 6 „ „ 60 × 78 „		
„ schwarz		
Balzerines	—	Bradford.
Buckskins	Hamburg, Schlesien, Berlin.	—
Cords Camlet, schwarz	—	Bradford.
„ „ farbig		
„ Eisenbahn-		
China Figures, 31/2 Zoll, 30 Yards	Görlitz, Aachen, Sommerfeld, Kamenz, Kirchberg.	—
Tuch, Union		
„ 54 Zoll, schwarz und blau, I.		
„ 54 „ „ „ „ II.		
„ 54 „ Scharlach		
„ 54 „ bunt		
Fret Figures	—	Bradford.
Serge	—	England.
Flanell, Scharlach, 30 Zoll	Hof, Reichenbach, Haynichen, Gera, Greiz.	England, Schottland.
„ „ 60 „		
„ assortirt, 30 „		
„ bedruckt, 30 „		
„ „ twilled, 30 Zoll		
„ weiß „ 30 „		
„ „ „ Union		
Ztashimes	—	Paris.
Zanella (Italian Cloth), I., 32 Zoll	Elberfeld, Barmen, Crefeld, Mühlhausen.	England.
„ „ „ II., 32 „		
„ „ „ III., 32 „		
„ „ „ bunt, 32 „		

	Bezugsquellen. Deutsch.	Außerdeutsch.
Yusen, 30/1 Zoll, 24 Yards	—	Frankreich.
Yamamais, Uki 30 Zoll, 24 Yards	Gera, Greiz.	Frankreich.
„ Putzu 30 „ 24 „		
„ Shira 30 „ 24 „		
Kammgarn	Sachsen.	—
Lastings, 9 × 31/2 Zoll, 30/1 Yards	Greiz, Gera, Leipzig, Voigtland.	Bradford. Frankreich.
Musseline, 70/30 Zoll, 24 Yards		
„ assortirt		
„ 70/30 Deutsche		
„ gebleichte		
Mohair, assortirt, bunt	—	England.
„ bedruckt		
Niyuitas, 30 Zoll, 24 Yards	—	Frankreich, England.
Orleans, schwarz, I., 32 Zoll, 41/2 Yards	—	Bradford.
„ „ II., 32 „ 41/2 „		
„ „ farbig 30 Zoll, 30 Yards		
Presidents, 55 Zoll, 40/60 Yards		
Pilots, 54/5 Zoll I.	—	England.
„ 54/5 „ II.		
„ 54/5 „ bedruckt		
„ 54/5 „ gaufrirt		
Shimagoros, 32 Zoll, 29/30 Yards	—	Bradford.
Spanish Stripes	Aachen.	—
Seal, braun	—	England.
„ bedruckt		
Satins, I.	Elberfeld, Crefeld, Brandenburg.	Zürich, Lyon.
„ II.		
„ farbig		
Tibet	Elberfeld.	—
Teppiche, wollene	—	England.
„ Mohair-		
Biber-Lamas, 28 Zoll, 40 Yards	Bayern.	Manchester.
Brokate, 36 Zoll, 40 Yards	—	Bradford.
Balzerines, 32 Zoll, 30 Yards	—	England.
Cambrics, Indigo, 42 Zoll, 12 Yards	—	Manchester.
„ bunt, 30 „ 24 „		
„ bedruckt, 30 „ 30 „		
China Figures, 30 „ 30 „	—	Manchester.
Tücher, bunt, pro Dutzend	—	Manchester, Glasgow.
„ weiß „ „		
Cotton Italians, schwarz, 32 Zoll, I.	—	Manchester.
„ „ „ 32 „ II.		
„ „ „ farbig, 32 „		
„ „ „ figurirt, 32 „		
„ „ „ geändert, 36 „		
„ „ „ 40 „		
„ „ „ „ 43 „		
„ „ „ schwarz, 30 „		
„ „ „ 36 „		
„ „ „ 40 „		
„ „ „ 43 „		
Yusen on Plain Cloth, 30 Zoll, 24 Yards	—	Frankreich, England.
„ on Twilled Cloth, 30 Zoll, 24 Yards		
„ on Cotton Italian Cloth, 30 Zoll, 24 Yards		
„ on Cotton Satin Cloth, 30 Zoll, 24 Yards		
Garn, 16/24 Zoll, I.	—	Manchester, Bombay.
„ 16/24 „ II.		
„ 28/32 „ I.		
„ 28/32 „ II.		
„ 38/42 „ I.		
„ 38/42 doppelt		
Leno × Overs	—	Manchester.
Linons (Lawns), I., 42/3 Zoll, 12 Yards	—	Manchester.
„ „ II., 42/3 „ 12 „		

	Bezugsquellen. Deutsch.	Außerdeutsch.
Nipuitas on Plain Cloth, 30 Zoll, 24 Yards	Elsaß.	England.
„ on Twilled Cloth, 30 Zoll, 24 Yards		
Prints, Kodai, 30 Zoll, 24 Yards		
„ Kaschmir, 28/29 Zoll, 24 Yards		
„ Jodai, 28/29 Zoll, 24 Yards		
„ Komong, 28/29 Zoll, 24 Yards		
Baumwollene Satins, schwarz, 32 Zoll		
„ „ figurirt, 32 „		
„ „ geändert, 36 „		
„ „ „ 40 „		
„ „ „ 43 „		
Silesias, bunte, 30 Zoll, 30 Yards		
„ bedruckte, 30 „ 30 „		
„ geränderte, 36 „ 30 „	—	Manchester.
„ „ 40 „ 30 „		
„ „ 43 „ 30 „		
Shirtings, ungebleichte, 7 Pfd. Engl., 36 Zoll, 39 Yards		
„ „ 8¼ Pfd. Engl., 36 Zoll, 39 Yards		
„ „ 9 Pfd. Engl., 45 Zoll, 39 Yards		
T-Tuch, 7 Pfd. Engl., I., 31 Zoll, 38½ Yards		
„ 7 „ „ II., 36 Zoll, 40 Yards		
Shirtings, gebleichte, I., 36 Zoll, 40 Yards		
„ „ II., 36 „ 40 „		
Türkischrothe Stoffe, 25 Yards, 3 Pfd. Engl.		
„ „ 25 2¾ „ „		
„ „ 25 „ 2½ „ „		
„ „ 25 „ 2¼ „ „		Glasgow,
„ „ 25 „ 2 „ „	—	Niederlande,
„ „ 25 „ 1¾ „ „		Schweiz.
„ „ Jtashimes, 24 Yards		
„ „ Tücher pro Dutzend		
„ „ Garn pro Pikul		
Taffachellas, 12 Yards, 42 Zoll	—	Schweiz, England.
Velvets, schwarze, I., 22 Zoll, 35 Yards	Süddeutschland.	Manchester.
„ „ II., 22 „ 35 „		
„ bunte, 22 „ 35 „		

Eisen und andere Metalle.

Anker	—	England.
Ketten		
Gewellte galvanisirte Eisenbleche	—	Schottland,
Galvanisirte Eisenbleche		England.
Kupferbleche	—	England.
Neusilber	Westfalen.	—
Eisen, Winkel-	Deutschland.	England, Belgien.
„ Flach-		
„ Rund-		
„ Quadrat-		
„ Band-		
„ -Platten		
„ -Bleche		
Eisendraht	Düsseldorf, Altena, Mühlheim, Dortmund.	—
Blei in Mulden	—	Spanien via England, Amerika.
„ „ Platten		
Nageleisen	—	Dawes.
Nickel	Westfalen.	—

	Bezugsquellen. Deutsch.	Außerdeutsch.
Alte Hufeisen	—	England.
Roheisen		
Schrauben	—	England, Amerika.
Zink	Schlesien.	—
Stahl	Deutschland.	—
Stifte	—	Frankreich, England.
Zinn	—	Singapore, England.
Zinnplatten	—	England.
Drahtseile	Westfalen, Rheinland.	England.
Alte Drahtseile		
Schraubennägel	Düsseldorf, Bayern, Westfalen.	—
Gelbmetallbleche	—	England.
Gelbmetallnägel		
Zinkbleche	Westfalen.	Belgien.

Droguen und Chemikalien.

Säure, Essig-, Glac., 1 Pfd. Engl. B. Glst.	Mannheim, Frankfurt a. M. Dresden, Darmstadt, Hannover.	—
„ Benzoe-, 1 Unze		
„ Carbol-, 1 Pfd. Engl. Glst.		
„ Citronen-, 1 Pfd. Engl.		
„ Gallus-, 1 Unze		
„ Pyrogallus-, 1 Unze		
„ Salpeter-, 1 Pfd. Engl. Glst.		
„ Oxal-, 112 Pfd. Engl. Fässer		
„ Weinstein-, 1 Pfd. Engl.		
Schwefeläther, 1 Pfd. Engl. Glst.		
Alkohol, 1 Pfd. Engl. Glst.		
Alaun, 112 Pfd. Engl., Fässer		
Kohlensaures Ammoniak, Krüge zu 28 Pfd. Engl.		
Lorbeerkirschwasser, 1 Pfd. Engl.		
Höllenstein, 1 Unze		
Arsensäure, 1 Pfd. Engl.		
Schwefelsaures Atropin, 1 Dr. B. Glst., 8 Dr. pro Dose		
Kopaivbalsam, 1 Pfd. Engl.		
Perubalsam, 1 Pfd. Engl. Glst.		
Doppeltkohlensaures Natron, 112 Pfd. Engl. pro Faß		
Basischsalpetersaures Wismuthoxyd (Schminkweiß), 1 Pfd. Engl.		
Bleichpulver in Blei	Deutschland.	England.
„ „ Fässern		Frankreich.
Borax, in Fässern von 300 Pfd. Engl.		
Calomel, 1 Pfd. Engl.		
Ricinusöl, 1 Pfd. Engl.		
Chloroform, 1 Pfd. Engl. Glst.		
China, gelbe, Säcke zu 1 Pikul		
Salzsaures Cinchonin, 1 Unze		
Chloralhydrat, 1 Pfd. Engl. Glst.		
Citronsaures Eisenoxyd u. Chinin, 1 Unze		
Citronsaure Magnesia, 1 Pfd. Engl.		
Leberthran, 1 Pfd. Engl., 4 Dutzd. pro Kiste		
Collodium, 1 Pfd. Engl. Glst.		
Cremor tartari, 1 Pfd. Engl.		
Epsomsalz, 112 Pfd. Engl. c.		
Mutterkorn, 1 Pfd. Engl.		
Aloeextrakt, 1 Pfd. Engl., Krüge		
Fel Tauri, 1 Pfd. Engl. Glst.		
Citronsaures Eisenoxyd, 1 Pfd. Engl.		
Eisenjodid, 1 Unze Glst.		

	Bezugsquellen. Deutsch.	Außerdeutsch.
Glycerin, 1 Pfd. Engl.		
„ Blechkisten zu 56 Pfd. Engl.		
Gummi arabicum, Säcke	—	Indien.
Jaborandi (Blätter), Blechkist. zu 28 Pfd. E.		
Jodoform, 1 Unze Glst.		
Jod, sublimirtes, 1 Pfd. Engl. Glst.		
Krebssteine, 1 Papier		
Leinöl, 1 Pfd. Engl. B.	Deutschland.	England.
Kohlensaure Magnesia, Kisten v. 112 Pfd. E.		Frankreich.
Morphium, salzsaures, 1 Dr., 8 Drachmen pro Dose		
„ schwefelsaures		
Mandelöl, 1 Pfd. Engl. Glst.		
Wacholderöl, 1 Pfd. Engl. Glst.		
Rosmarinöl, 1 Pfd. Engl. Glst.		
Olivenöl, 1 Pfd. Engl.		
Phosphor, Kisten von 100 Pfd. Engl.	—	England.
Paraffin		
Palmöl	—	Singapore.
Kali, essigsaures, 1 Pfd. Engl.		
„ „ in Pulverform, 1 Pfd. E.		
„ doppeltchromsaures, Fässer		
„ Brom-, 1 Pfd. Engl.	—	Amerika.
„ chlorsaures, Fässer zu 112 Pfd. Engl.		
„ Cyan-, 1 Pfd. Engl.		
„ Jod-, 1 Pfd. Engl.	—	England.
„ blausaures, in Fässern		
Chinin, schwefelsaures, Pell., 1 Unze		
„ „ P. G., 1 Unze		
„ „ Ital., 1 Unze		
„ salzsaures, 1 Unze	Deutschland.	—
„ „ ½ 2 Dr., ½ 1 Dr.		
Columbowurzel, Säcke oder Kisten		
Enzianwurzel, „ „		
Ipecacuanhawurzel, „ „ „		
„ pulverisirte, 1 Pfd. E.		
Rhabarber, pulverisirter, 1 Pfd. Engl.		
Safran, Blechbüchsen von 1 Kätti	—	Spanien.
Salmiak, Fässer		
Sal. Acid., 1 Unze		
„ „ 1-Pfd.-Engl.-Flaschen		
„ „ 1-Kätti-Blechbüchsen		
Sal Soda (Sodasalz, krystallisirte Soda?), 1 Unze		
„ „ 1 Pfd. Engl.	Deutschland.	England.
Santonin, 1 Unze		Frankreich.
Zittwersamen, Kisten v. 300/400 Pfd. Engl.		
Salpeter, gereinigter, Fässer v. 300 Pfd. E.		
Sassaparille, Originalpackung		
Soda-Asche, Fässer von 300 Pfd. Engl.		
Aetznatron weiß 60 pCt.	—	England.
Aetznatron Bottiche v. 300/400 Pfd. Engl.		
Waschsoda, Fässer von 300/400 Pfd. Engl.		
Strontian, kohlensaurer, 1 Pfd. Engl.		
„ salpetersaurer, Fäss. v. 112 Pfd. E.		
Bleizucker, Fässer von 112 Pfd. Engl.		
Kupfervitriol, Fässer von 112 Pfd. Engl.	Deutschland.	England.
Tannin, 1 Unze		Frankreich.
Zink Val., krystall., 1 Unze		
„ „ „ 1 Pfd. Engl.		
Farben 2c.		
Aurin	Elberfeld, Offenbach, Stuttgart, Berlin, Höchst a. M., Nürnberg, Hamburg.	England.
Blau		
Braun		
Karmin		
„ Nacarat		

	Bezugsquellen. Deutsch.	Außerdeutsch.
Kobaltoxyd	Westfalen, Hamburg.	England.
Cochenille		
„ silbergraue		
Erythrosin		
Eosin		
Fuchsin	Deutschland.	—
Grün		
Grau		
Indigo	Deutschland.	Frankreich, England, Amerika.
Blauholzextrakt		
Orange		
Pariser Blau	Saarbrücken, Aachen, Carlsruhe, Coburg, Berlin.	Frankreich.
Phloxin	Deutschland.	—
Persio		
Pikrinsäure		
Safranin		
Scharlach		
Ultramarin	Ruhrort, Hannover, Schweinfurt, Düsseldorf, Berlin.	—
Violet Ia. IIa. IIIa.	Deutschland.	Schweiz.
Vermillon (Zinnoberroth)		
Gelb		
Verschiedene Artikel.		
Tressen, schwarzbaumwollene	Elberfeld.	—
„ von Mohair	—	Paris.
Brenner, messingene	Berlin.	Belgien.
Medizingläser	Altona.	Belgien.
Glaswaaren, Retorten 2c.	Berlin,	Niederlande
Lichte	Born.	Belgien.
Stramin (Canevas)	—	Niederlande Schottland.
Cement	Holstein, Frankfurt a. M.	England, Niederlande Belgien.
Uhren, Marine-, 6",	Schwarzwald.	Schweiz, Amerika.
„ messingene Clippers		
„ vergoldete Jonix-		
Comforters	Berlin.	England.
Tauwerk	Brake a. W.	Manila, England.
Korallen	—	Italien, Schottland.
Segeltuch, baumwollenes	—	Schottland, Amerika.
Elastics	—	England, Belgien.
Handschuhe, Winter-	Sachsen.	—
„ Sommer-		
Leim	—	Californien
Hüte, schwarze Filz-	—	England, Frankreich.
„ Stroh-		
Hanf	—	Manila.
Hufe (Kuh-), weiße	—	Amerika.
„ streifige		
Elfenbein	Hamburg.	England.
Kerasinöl	—	Amerika.

	Bezugsquellen.	
	Deutsch.	Außer-deutsch.
Lampen-Cylinder	—	Belgien.
„ Dochte	Württemberg.	
Leder, Amerik. Sohl-	—	Amerika.
„ Französ. Glanz-	—	Paris.
„ Maroquin-	—	Paris.
„ Sämisch-	—	England.
Milch, kondensirte	—	Amerika, Schweiz.
Mosquito-Netze	—	Schottland, Amerika.
Papier, grünes Stroh-	Cöln.	London.
„ Glanz-	Sachsen, Bayern, Rheinprovinz, Bayern.	England.
„ buntes		
„ Gold-		
„ Druck-	—	Belgien.
Kaninchenfelle	Sachsen.	Frankreich.
Reissäcke	—	Schottland.
Schaffelle	—	Amerika, Frankreich.
Westen und Unterbeinkleider	Sachsen.	—
Seife	Frankfurt a. M. Bayern.	England, Amerika.
Socken	Sachsen.	England.
Handtücher	—	England.
Schildpatt	—	Singapore, Westindien, England.
Schildkrötenklauen		
Tapeten, Teppiche	—	England.
Biergläser	—	Belgien.
Schirmgestelle, ohne Bezug	Hamburg, Rheinprovinz.	England.
„ mit Bezug		
„ Paragons		
„ Stahldraht zu Schirmen		
Uhren, goldene	—	Schweiz.
„ silberne		
„ von unedlem Metall		
Fensterglas	—	Belgien.
Mikroskope	Berlin, Brandenburg (Rathenow),	England.
Instrumente	Bonn, Jena, Wetzlar.	
Cigarrentaschen	Nürnberg.	—
Portemonnaies		
Bier	Deutschland.	England.
Zucker	—	China.

IV.]

Helsingfors.

Der Handel Finlands im Jahre 1881,[1]) verglichen mit den Vorjahren.

Einleitung.

Das statistische Material über die Ein- und Ausfuhr von Waaren nach und aus Finland, welches zu Beginn jedes Jahres für das abgelaufene Jahr amtlich veröffentlicht wird, giebt lediglich die Menge der Waaren an und klassifizirt die letzteren auch nur in verhältnißmäßig wenigen Rubriken. Es fehlen insbesondere die Angaben über den Werth der einzelnen Waarengattungen, über die geographische Vertheilung der Ein- und Ausfuhr auf die Finnischen Zolldistrikte und über die Betheiligung der verschiedenen auswärtigen Staaten am Finnischen Handel.

Ferner erscheint seit drei Jahren alljährlich ein statistisches Handbuch über Finland, dessen Angaben auf das vorverflossene Kalenderjahr sich beziehen. Dieses Handbuch ergänzt in Bezug auf den auswärtigen Handel Finlands die Angaben der oben erwähnten Veröffentlichung durch eine einzige Tabelle, welche ohne detaillirtere Klassifizirung der Waarengattungen nur im Ganzen den Werth der Ein- und Ausfuhr von und nach den einzelnen Ländern nach dem Werthe derselben an den Finnischen Küstenplätzen angiebt.

Dieser Tabelle kann indeß nur eine geringe handelsstatistische Bedeutung zukommen, da für die Betheiligung der einzelnen Länder an der Ein- und Ausfuhr nicht der Ursprung der Waaren bezw. das Bestimmungsland, sondern dasjenige Land maßgebend ist, nach welchem oder von welchem der direkte Versandt nach oder aus Finland erfolgt ist. Demnach werden diejenigen Länder, welche ihrer geographischen Lage nach den zur Zeit noch sehr bedeutenden Zwischenhandel mit Finland vermitteln, wie Deutschland, England und Schweden, mit großen Ziffern betheiligt erscheinen, ohne daß darauf Rückschlüsse gemacht werden können, in wie weit die eigenen Produkte dieser Länder nach Finland eingeführt worden sind, bezw. in wie weit diese Länder Finnische Produkte konsumiren.

Nähere Angaben über die Finnische Industrie finden sich in den Berichten des Handels- und Manufaktur-Departements, von denen jedoch nur alle 5 bis 6 Jahre einer erscheint. Die Daten des jüngsten amtlichen Berichts über die Finnische Industrie reichen nur bis zum Jahre 1876, sind also zur Zeit antiquirt. In Bezug auf die konsularischen Berichte aus Finland, welche da und dort über einzelne Häfen ein ausführlicheres, zollstatistisches Material bringen, ist zu bemerken, daß letzteres nur auf privatem Wege beschafft werden konnte und demnach der Beglaubigung der zuständigen Finnischen Behörden entbehrt. In Ermangelung eines genügend vollständigen statistischen Materials über den Finnischen Handel ist die Berichterstattung über diesen Gegenstand wesentlich auf private Quellen angewiesen.

Unter Benutzung dieser ist in Nachstehendem der Versuch gemacht worden, über die Entwickelung und den derzeitigen Stand des Finnischen Handelsverkehrs ein möglichst ausführliches Bild zu geben, das denjenigen Geschäftsleuten, welche Finland nicht aus eigener Anschauung kennen und etwa die Absicht haben sollten, ihre Verbindungen dahin auszudehnen, als Grundlage zur Einziehung der erforderlichen Informationen im Einzelnen wird dienen können.

Die statistischen Angaben des vorliegenden Berichts beziehen sich auf die Jahre 1879, 1880 und 1881.

Das Jahr 1879 war für die Handelsverhältnisse Finlands eines der ungünstigsten seit Anfang der siebenziger Jahre. Nach einem ungeahnt raschen Aufblühen des gesammten Finnischen Verkehrs in Folge einer außerordentlich gesteigerten Nachfrage nach Holz in den Jahren 1874 bis 1876, hat das Land in der Zeit von 1877 bis 1879 sehr empfindliche Verluste erlitten, welche theils durch die in dieser Zeit stark zurückweichende Konjunktur für Holz, theils durch die Rückwirkungen des niedrigen Standes der Russischen Valuta auf den Finnischen Handel veranlaßt worden sind. Diese Krisis hatte im Jahre 1879, nach Ausweis der über den Handelsverkehr Finlands

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 536 und 570.

amtlich veröffentlichten Zusammenstellung, wonach in den hauptsächlichsten Handelsartikeln sowohl bei der Ein- als Ausfuhr ein sehr erheblicher Rückgang gegen die Vorjahre stattgefunden hat, ihren Höhepunkt erreicht. Seit 1880 ist dagegen eine allmälige Wiederbelebung des gesammten Geschäftsverkehrs in Finland eingetreten. Daß diese auf einer gesunden Basis beruht, beweist der Verlauf des Jahres 1881, in welchem weitere Fortschritte zu konstatiren sind, obwohl das Land von einer Mißernte heimgesucht war, welche die normale Konsumtionsfähigkeit der Bevölkerung erheblich vermindern mußte. Bei der folgenden Betrachtung des Handelsumsatzes im Einzelnen wird sich mehrfach Gelegenheit finden, auf diese Verhältnisse des Näheren zurückzukommen.

Seitens der Generalzolldirektion ist nun kürzlich die nachstehende Zusammenstellung über die Ein- und Ausfuhr der hauptsächlichsten Finnischen Handelsartikel, verglichen mit den Ergebnissen der beiden Vorjahre, veröffentlicht worden.

Exportwaaren.

		1881.	1880.	1879.
1) Baumrinde	Liespfund	218 307	272 945	479 541
2) Fische, lebende, frische, getrocknete, geräucherte	„	150 528	178 741	147 736
3) „ gesalzene	Tonnen	18 054	22 046	25 804
4) Speck und Fleisch	Liespfund	143 749	150 239	104 964
5) Garn	„	11 832	2 507	9 420
6) Glas- und Krystallwaaren	„	283 970	174 169	156 705
7) Häute und Felle	„	40 974	40 520	23 653
8) Eisen und Stahl verschiedener Art, sowie Eisen- und Stahlarbeiten	„	174 759	2 310 761	2 073 513
9) Vieh, lebendes, Pferde	Stück	5 369	5 252	2 971
10) Rindvieh und anderes	„	49 582	62 148	51 654
11) Lichte verschiedener Art	Liespfund	1 684	109	1 079
12) Papier verschiedener Art und Pappe	„	856 606	842 442	837 720
13) Butter	„	581 029	748 474	722 994
14) Getreide, ungemahlenes	Tonnen	194 903	416 237	328 899
15) Mehl und Grütze	Liespfund	26 834	71 039	99 767
16) Theer	Tonnen	123 095	129 669	138 730
17) Holz, gesägt und behauen	Kubikfuß	42 641 178	54 406 752	34 156 884
18) „ rundes	„	3 830 534	4 781 737	3 058 389
19) Zündhölzer	Kisten zu 1000 Schachteln	171	835	9 413
20) Brennholz	Faden	185 065	199 286	160 433
21) Gewebe	Pfund	2 813 767	2 956 312	2 981 882

Importwaaren.

		1881.	1880.	1879.
1) Baumwolle	Liespfund	256 220	352 011	273 422
2) Branntwein und Sprit, Arak, Rum, Cognac und Franzbranntwein				
in Gebinden	„	62 530	65 693	50 731
in Flaschen	Stück	15 784	15 611	9 754
3) Fische, lebende, frische, trockene und geräucherte	Liespfund	70 903	60 199	50 562
4) „ gesalzene	„	369 888	141 326	67 229
5) Häute und Felle	„	82 583	87 814	74 065
6) Eisen und Stahl verschiedener Art, sowie Eisen- und Stahlwaaren	„	1 752 397	2 749 448	1 757 003
7) Kaffee	„	456 818	274 616	349 810
8) Maschinen und Modelle	Werth: Finn. Mark	1 525 420	756 335	382 222
9) Petroleum und andere Oele	Liespfund	516 279	413 034	337 878
10) Kochsalz	Tonnen	301 577	294 411	254 369
11) Zucker	Liespfund	810 752	820 810	589 238
12) Getreide, ungemahlenes	Tonnen	334 531	108 838	113 468
13) Mehl und Grütze	Liespfund	6 780 991	4 506 637	8 710 387
14) Roheisen, unbearbeitetes	Schiffspfund	44 344	53 379	113 946
15) Tabak, bearbeitet und unbearbeitet	Liespfund	453 379	383 779	340 868
16) Wein, in Gebinden	„	135 579	122 170	86 643
17) „ in Flaschen	Stück	61 660	60 482	38 452
18) Gewebe	Pfund	1 786 620	2 188 549	1 382 501

100 Mark = 125 Finnische Mark, 100 Kilogramm = 235 Finnische Pfund, 20 Finnische Pfund = 1 Liespfund, 20 Liespfund = 1 Schiffspfund, 1 Tonne (gestrichen Maß) = 56 Kannen, 1 Kanne = 2,61718 Liter.

A. Der Ausfuhrhandel.

I. Produkte der Landwirthschaft, Jagd und Fischerei.

Ziffern 4, 7, 9, 10, 13, 14 der Tabelle.

1. Getreide.

a. Roggen. Obwohl Finland auch in den günstigsten Erntejahren nicht im Stande ist, den für die Ernährung seiner Bevölkerung erforderlichen Bedarf an Getreide zu erzeugen, so findet sich doch alljährlich in den Ausfuhrlisten ein nicht unbedeutender Posten ausgeführten Getreides. Es ist dies zumeist Roggen, welcher in Schweden und zum Theile auch in Rußland als Saatkorn gern gekauft und mit höheren Preisen bezahlt wird als das zum Konsum in Finland eingeführte Russische Getreide. Der Roggen wird in Finland in geschlossenen und geheizten Räumen im Stroh getrocknet. Hierdurch erhält die Hülse des Saatkorns eine größere Widerstandsfähigkeit gegen nachtheilige Witterungseinflüsse, so daß namentlich in nassen Herbsten eine Fäulniß desselben weniger als sonst der Fall zu befürchten ist. Der Finnische Roggen keimt ausgezeichnet und soll auch früher reif werden als Schwedische Aussaat.

In Deutschen landwirthschaftlichen Kreisen ist man in den letzten Jahren auf die besonderen Eigenschaften Schwedischer Aussaat für die verschiedenen Feld- und Gartengewächse, sowie auch auf nordischen Forstsamen aufmerksam geworden. So enthalten unter anderen die Nachrichten aus dem Club der Landwirthe zu Berlin, Jahrgang 1881, Nr. 111 vom 25. März S. 740 einen von Professor F. Nobbe in Tharand gehaltenen Vortrag über Samenzucht und Samenkontrole in Schweden. Es ist darin die Ansicht ausgesprochen und begründet worden, wie unter Umständen die Verwendung nordischer Aussaat für Deutschland von Bedeutung werden kann. Ferner findet sich in diesem Aufsatz eine Tabelle über die landwirthschaftliche Werthbestimmung Schwedischen Saatguts, in welcher auch einige Angaben über Finnischen Roggen und Hafer und Finnische Gerste enthalten sind, welche danach in Bezug auf ihren Kulturwerth zu den besten zählen. Was nun insbesondere die Roggenaussaat betrifft, so möge hier darauf aufmerksam gemacht werden, daß Schweden seinerseits, selbst bei guten Ernten, alle zwei bis drei Jahre seinen Roggen durch den höher geschätzten Finnischen Saatroggen zu regeneriren pflegt. Es dürfte sich daher wohl lohnen, in Deutschland neben den Versuchen mit Schwedischer Aussaat auch solche in größerem Maßstabe mit direkt bezogenem Finnischen Saatroggen anzustellen, der seinen Eigenschaften nach insbesondere für die höher gelegenen Deutschen Mittelgebirgsgegenden, die so häufig von Mißernten heimgesucht werden, sich vielleicht wohl bewähren dürfte.

Fraglich bleibt dabei allerdings, ob der Preis dieser Aussaat, der hohen Transportkosten wegen, für diese Landstriche sich nicht so hoch stellen wird, daß gleichwohl auf eine Verwendung derselben im größeren Maßstabe wird verzichtet werden müssen.

Man unterscheidet in der Ausfuhr Nylandsroggen und Wasaroggen. Der erstere pflegt zur Aussaat in dem südlichen, der letztere im nördlichen Schweden verwendet zu werden.

Indeß muß hier noch erwähnt werden, daß bei Anstellung von Versuchen mit Finnischer Roggensaat in Deutschland diese nicht schlechten Ernten entnommen werde, zu welchen diejenige des Jahres 1881 entschieden gezählt werden muß.

Finnischer Roggen wird, in kleineren Mengen, seit einigen Jahren auch zum Zwecke der Destillation feiner Spirituosen von Schweden bezogen.

b. Hafer (Finnischer schwarzer Hafer) ist in England sehr gesucht. Ausnahmsweise gehen auch kleinere Partien davon nach Frankreich. Das Centrum für das Geschäft in Hafer bildet Åbo. Die Aufträge auf Lieferung von Hafer werden gewöhnlich nur gegen Vorschuß-Zahlungen effektuirt. Die Bestellungen erfolgen gewöhnlich direkt von Englischen Firmen, theilweise bedienen sich diese auch der Vermittelung Kopenhagener und Stockholmer Häuser.

Die in der Ausfuhrtabelle unter Getreide angegebenen Zahlen beziehen sich auf Roggen und Hafer zusammen. Danach hat die Ausfuhr dieser Frucht im Jahre 1881 nur die Hälfte des Exports im Jahre 1880 erreicht und nur ⅔ desjenigen im Jahre 1879.

Die Ursache dieser Abnahme ist nur in der schlechten Ernte des Jahres 1881 zu suchen.

c. Mehl. An der Ausfuhr dieses Artikels, der gleichfalls nach Schweden geht, dürfte nur die in Wasa (Nikolaistad) belegene Dampfmühle betheiligt sein. Die ausgeführten Quantitäten sind geringfügig.

2. Butter.

Der Vervollkommung und Ausdehnung der Butterproduktion, welche nach der Beschaffenheit des Landes einen der Haupterwerbszweige der ländlichen Bevölkerung bilden muß, hat man in neuerer Zeit große Aufmerksamkeit zugewendet.

Durch die Einrichtung von Meiereischulen, deren Zahl jetzt zwölf beträgt, und die vom Staat subventionirt werden, sowie durch die Wirksamkeit einiger Wanderlehrer gewinnt ein rationeller Betrieb der Butterproduktion allmälig an Ausdehnung, so daß im Ausfuhrhandel die zum Konsum unmittelbar verwendbare Meiereibutter im Gegensatz zu der sogenannten Bauernbutter, welche nicht gehörig gewaschen und mit grobkörnigem, oft unreinem Salz versetzt ist, sich immer mehr geltend macht.

Die werthvollste Finnische Butter wird in den Landstrichen Savolaks und Karelen erzeugt und im Handel mit dem Namen Kuopio-Butter bezeichnet. In zweiter Linie steht die im Westen Finlands produzirte Butter, welche im Markte niedriger notirt zu werden pflegt als die Kuopio-Butter.

Die Finnische Meiereibutter, welche auf auswärtigen Ausstellungen großen Beifall sich erworben hat, geht zum größten Theil nach England. Das Geschäft wird durch in Helsingfors und Hangö wohnhafte Agenten Englischer Firmen vermittelt. Auch auf dem St. Petersburger Markt findet Finnische Meiereibutter einen Absatz, welcher nach besserer Gestaltung des Russischen Kurses sich wohl noch mehr heben dürfte. Die sogenannte Bauernbutter, welche der Menge nach die Produktion von Meiereibutter zur Zeit noch bedeutend überwiegt, wird zum größten Theil nach Deutschland und in geringeren Quantitäten nach Rußland und Schweden verkauft. Es sind vornehmlich Hamburger und Lübecker Häuser, welche, unter der Voraussetzung günstiger Konjunkturen auf dem Englischen Markte, Finnische Bauernbutter beziehen, um sie entsprechend umzuarbeiten, mit anderen Sorten, z. B. der billigen Galizischen und Amerikanischen Butter, zu mischen und dadurch auf dem Englischen Markte verkäuflich zu machen. Die Bauernbutter wird von Landhändlern und sonstigen Aufkäufern, die von Hof zu Hof fahren und denen große Vorschüsse bewilligt werden müssen, nach den Verladungsplätzen im Innern des Landes gebracht, daselbst sortirt, verpackt und zum Versandt bereitgestellt. Die Hamburger und Lübecker Kaufleute pflegen das Geschäft durch eigene Reisende abwickeln zu lassen.

Die vornehmsten Ausfuhrhäfen für Finnische Butter sind Wiborg und Wasa. Das Buttergeschäft ist an sich in hohem Grade von Konjunkturen abhängig und außerdem wegen der zu bewilligenden hohen Vorschüsse mit nicht unbedeutendem Risiko verbunden. Es kann daher nur von solchen Firmen betrieben werden, welche mit

den Verhältnissen des Landes wohl vertraut sind. Nach Ausweis der Ausfuhrliste hat der Butterexport im Jahre 1881, gegenüber den beiden Vorjahren, recht erheblich abgenommen, was hauptsächlich der geringen Futterernte zugeschrieben werden muß. Aber auch die Konjunkturen für den Absatz der umgearbeiteten Finnischen Butter nach England scheinen weniger günstig als in den Vorjahren gewesen zu sein. Daß der in Deutschland auf die Butter gelegte Zoll auf das Geschäft einen bemerkenswerthen Einfluß geübt habe, ist nicht wohl anzunehmen, da von jeher nur eine geringe Quote der aus Finland nach Deutschland eingeführten Butter zum Konsum in Deutschland gelangt sein dürfte.

3. Fleisch und Speck.

In der Gegend zwischen Wasa und Kristinestad beschäftigen die Bauern sich vielfach mit dem Handel in Viktualien. Dieselben kaufen diese Produkte im Lande auf und befördern dieselben theils in ihren eigenen, kleineren Fahrzeugen, theils mit den Dampfschiffen, welche den Verkehr zwischen Wasa und den nördlichen Schwedischen Häfen vermitteln, nach Schweden, woselbst diese Produkte, insbesondere auch Fleisch und Speck, theils zur Proviantirung der vielen dort Holz ladenden Schiffe, theils zum Konsum am Platze meist lohnenden Absatz finden. Auch der Petersburger Markt entnimmt einen kleinen Theil seines Fleischbedarfes aus Finland.

Die ausgeführten Quantitäten von Fleisch und Speck haben in den letzten Jahren sich annähernd auf gleicher Höhe erhalten.

4. Fische.

Die Fischerei längs der großen Ausdehnung der Finnischen Küste und in den zahlreichen Seen im Innern des Landes bildet einen namhaften Erwerbszweig der Finnischen Bevölkerung. Der größte Theil der Ausbeute dient jedoch dem Konsum im Lande und deckt selbst diesen nicht vollständig, so daß alljährlich nicht unbedeutende Quantitäten von Fischen zumeist von Norwegen eingeführt werden müssen.

Die aus Finland ausgeführten Fischereiprodukte dürften wohl zum größten Theil von den Ålands-Inseln stammen, deren Bewohner von Alters her den Schwedischen, insbesondere den Stockholmer Fischmarkt beschicken. Auch Rußland partizipirt zu einem, allerdings nur kleinen Theil an der Finnischen Fischausfuhr.

5. Häute und Felle.

Es sind dieses wohl hauptsächlich für Rheinische und Französische Fabriken bestimmte Kalbfelle und theilweise auch Felle von weißen Hasen. Auch die Russischen Gerbereien verarbeiten da und dort Finnische rohe Häute.

6. Pferde.

Die Finnischen Pferde sind sehr ausdauernd und hart, jedoch klein und außer Stande, größere Lasten zu ziehen. In neuester Zeit haben einzelne Finnische Traber im Auslande Aufmerksamkeit erregt. Nach früher gemachten Versuchen zu urtheilen, scheinen Finnische Pferde in Deutschland keinen Beifall gefunden zu haben, dagegen werden dieselben in Rußland und Schweden gern gekauft

Die Ausfuhr von Pferden nach Schweden findet gewöhnlich über Wasa (Nikolaistad) statt.

7. Vieh.

Die Finnische Viehausfuhr ist nach Ausweis der Ausfuhrliste im Ganzen unbedeutend. Sie beschränkt sich auf den Verkehr mit mehr lokalem Charakter zwischen Schweden einer- und Rußland andererseits.

8. Kümmel

wächst im südlichen Finland wild, wird von der Landbevölkerung gesammelt und hauptsächlich in Borgå und Lovisa, weniger auch in Åbo zum Verkauf oder Austausch angebracht und gelangt von da zur Verschiffung fast ausschließlich nach Lübeck. Die Waare ist schlecht gereinigt und erzielt daher gegen den Niederländischen und Deutschen Kümmel nur niedrigere Preise. Die jährliche Produktion hat in den letzten Jahren etwa 6000 Centner betragen und bei stetig sinkendem Preise nur schleppenden Absatz gehabt.

9. Lein- und Hanfsaat

zur Oelgewinnung, gleichfalls ungenügend gereinigt, wird in Finland nur vereinzelt geerntet und in kaum nennenswerthen Posten ausgeführt.

II. Produkte der Forstwirthschaft.

Ziffern 1, 16, 17, 18, 20 der Tabelle.

Die allgemeine Bedeutung der Produkte der Forstwirthschaft für den nationalen Wohlstand und den auswärtigen Handel Finlands ist in dem Berichte Finlands auswärtiger Handel in den Jahren 1874 bis 1879 vergl. Preuß. Hand. Arch. 1879 II. Seite 421, des Näheren dargelegt worden.

Die von Finland aus in den Handel kommenden Forstprodukte sind vornehmlich

1) Maschinengesägte, fichtene Planken und Bretter und Latten verschiedener Dimensionen.

2) Handgesägte Bretter und Planken.

3) Sogenannte Niederländische Balken.

4) Brennholz von Fichten und Birken.

5) Theer und Pech.

6) Rinde, Espenholz, Splittholz, Grubenstützen, Stäbe, Eisenbahnschwellen, Birkenmasernholz und Harz.

ad 1) Der Handel mit maschinengesägtem Nutzholze, welches unter den ausgeführten Forstprodukten der Menge nach weitaus die erste Stelle einnimmt, befindet sich fast ausschließlich in den Händen der größeren Finnischen und in Finland vertretenen ausländischen Exporthäuser in Wiborg, Kotka, Lovisa, Borgå, Helsingfors, Åbo, Björneborg, Jakobstad, Uleåborg und Torneå.

Die Holzexportfirmen besitzen zahlreiche mit Dampf oder Wasser betriebene Sägemühlen, welche meist an der Küste, theilweise auch an den großen Wasserkommunikationswegen im Innern, insbesondere am Saimasee und an dem mit demselben zusammenhängenden großen Wasserkomplex so belegen sind, daß das Verschneidungsmaterial aus den Waldungen mit Benutzung der zahlreich vorhandenen Wasserläufe herangeschafft werden kann.

Mit den Sägemühlen sind gewöhnlich ausgedehnte Waldbesitzungen verbunden. Zum Theil erwerben die Sägemühleneigner in fremden Waldungen für 5 bis 30 Jahre das Recht der Ausholzung aller Stämme über einer gewissen Minimaldimension, gewöhnlich 9 Zoll Dicke, unter den verschiedenartigsten Zahlungsbedingungen, theils liefern auch die Waldeigenthümer ihre Stämme an die Sägemühlen oder an das Ufer des nächstbelegenen Wasserweges gegen Baar- bezw. Vorschußzahlung oder es werden von der Verwaltung der Staatsforsten ausrangirte Stämme im Auktionswege gekauft.

Das Fällen, welches in der Regel von den Sägemühleneignern in eigener Regie betrieben wird, erfolgt in den Monaten Januar bis März. Die gefällten Stämme werden mit Schlitten aus dem Walde auf das Eis der Wasserwege geschleift und daselbst im Frühjahr

nach eingetretenem Thauwetter je nach der Beschaffenheit des zu passirenden Wasserlaufes entweder lose oder in Flößen vereinigt geflößt.

Da die zahlreichen kleineren Wasserwege nur bei Hochwasser im Frühjahr für die Flößung zu benutzen sind, so nimmt der Transport der Hölzer nach den Sägemühlen oft zwei bis drei Jahre in Anspruch.

In den größeren Gewässern muß die Flößung zu bestimmten Zeiten der Fischerei wegen, insbesondere zur Zeit des Lachsfanges unterbrochen werden.

Die Flößungen und der Transport des Holzes nach den Sägemühlen und eventuell von da nach den Verladungsplätzen an der Küste werden meist von den Sägemühleneignern in eigener Regie betrieben, theilweise haben sich auch an den größeren Verkehrswegen, wie am Kymmene-Elfs- und am Kumo-Elfs-Wassersystem, deren Sägemühlen sich ausschließlich an der Küste befinden, Flößerei-Assoziationen gebildet.

Diese Art des Betriebes des Holzgeschäftes erfordert die Verfügung über sehr bedeutende Kapitalien und großen Kredit. Da beide in Finland in genügender Weise und unter billigen Bedingungen schwer zu finden sind, so ist sehr viel ausländisches Kapital im Finnischen Holzhandel engagirt, wodurch die Exportfirmen in einer gewissen Abhängigkeit vom Auslande erhalten werden.

Diesen verhältnißmäßig wenigen kapitalreichen Exportfirmen steht ein im Ganzen wenig vermögender und nicht selten durch Nothstände in Folge der im Norden so häufig vorkommenden Mißernten heimgesuchter Bauern- und Arbeiterstand als Waldeigenthümer und Forstarbeiter in freier Konkurrenz gegenüber. Dieses Verhältniß mußte mit Naturnothwendigkeit dahin führen, daß die Finnischen Privatwaldungen allmälig fast ausschließlich in das Verfügungsrecht der Sägemühleneigner bezw. der Holzexportfirmen übergegangen sind, welche je nach den Konjunkturen des Weltmarktes ihren Besitz bezw. ihr Verfügungsrecht über die Wälder rücksichtslos für den augenblicklichen Bedarf ausnutzen. Die Uebelstände, welche daraus sich ergeben, daß im Finnischen Holzhandel einzelne, wirthschaftlich sehr starke Existenzen einer großen Zahl wirthschaftlich äußerst schwacher gegenüber stehen, werden noch verschärft durch ein stark ausgebildetes und durch die Verhältnisse des Landes theilweise auch gebotenes Vorschußsystem, indem die Konkurrenz in neuerer Zeit sich weniger auf die für bestimmte Leistungen zu zahlende Preise, als auf die für bedungene Leistungen zu gewährende Vorschußquote geworfen hat.

Aus dem Vorstehenden möge man ersehen, wie zwar einerseits der Finnische Holzhandel in hohem Grade dem Bedürfnisse des internationalen Marktes sich angepaßt aber auch andererseits manche recht ungesunde Zustände gerade in dem hauptsächlichsten Nahrungszweig der Finnischen Bevölkerung hervorgerufen hat.

Zu Anfang der siebenziger Jahre, als der Finnische Handel einen raschen und früher kaum geahnten Aufschwung nahm, haben sich die Sägemühlen ins Ungemessene vermehrt und viele derselben sind zudem mit ungenügenden Kapitalien begründet worden. Nach dem später eingetretenen Rückschlag in den Holzpreisen waren zahlreiche Bankrotte solcher Etablissements die unausbleibliche Folge. Allmälig sind jedoch die meisten Mühlen wieder in solide Hände übergegangen und die eingeführte größere Sparsamkeit trägt viel zu den besseren Erfolgen der letzten Jahre bei.

In Ansehung der Devastirung der Finnischen Privatwaldungen durch die Spekulation ist es als ein Glück für das Land zu erachten, daß ein guter Theil der Forsten, etwa 126 000 Quadratwerst, hauptsächlich im Norden belegen, Staatseigenthum ist und rationell bewirthschaftet wird. Die besten Waldbestände befinden sich in dem zur Zeit noch unzugänglicheren hohen Norden, im Flußthale des Kemi und um Torneå.

Als Käufer für maschinengesägtes Holz steht in erster Linie England, demnächst folgen Frankreich, Niederlande, Deutschland, Spanien, Dänemark und Belgien in abnehmenden Mengen.

ad 2) Handgesägte Bretter und Planken.

Diese Waare wird von manchen Käufern der maschinengesägten deshalb vorgezogen, weil sie zu Lande an die Verschiffungsplätze der Küste transportirt und dem oft Jahre lang dauernden, das Holz auslaugenden Flößungsprozeß nicht unterworfen wird.

Im Ankaufe der handgesägten Waare im Lande ist die Vorschuß- und Baarzahlung die Regel. Als Exporthäfen für diese Sorten sind Lovisa, Borgå, Helsingfors, Åbo, Kristinestad und namentlich Björneborg zu erwähnen. Die handgesägten Bretter und Planken, die meist von kürzeren Dimensionen sind, als die maschinengesägten, gehen hauptsächlich nach Spanien. Das Geschäft wird in der Regel durch Hamburger und theilweise auch Pariser Firmen vermittelt, welche den Finnischen Ausfuhrhändlern Vorschüsse zu bewilligen pflegen.

Das Jahr 1881 ist im Allgemeinen dem Holzhandel günstig gewesen. Allerdings ist die Ausfuhr um etwa 12 Millionen Kubikfuß hinter derjenigen des Jahres 1880 zurückgeblieben, dieselbe hat jedoch immerhin eine Ziffer erreicht, die den besten der vorangegangenen Jahre sich an die Seite stellen kann.

ad 3) Sogenannte Niederländische Balken werden hauptsächlich von den Südfinnischen Häfen nach den Niederlanden verkauft, wo dieselben von den vielen dortigen kleineren Windschneidemühlen weiter verarbeitet werden.

Der Ankauf dieser Balken in Finland wird gewöhnlich durch daselbst wohnhafte Agenten Niederländischer Häuser besorgt.

Die 1881 ausgeführte Menge dieser Waare bleibt um etwa 1 Million Kubikfuß hinter der Ausfuhr des Jahres 1880 zurück, zählt aber gleichwohl mit zu den besten der Vorjahre.

ad 4) Fichten und Birkenbrennholz wird von den Bauern an der Südküste Finlands in eigenen kleinen Fahrzeugen meist dem St. Petersburger Markt zugeführt, der wohl den größten Theil der ausgeführten Menge konsumiren dürfte. Einiges geht auch von der Westküste Finlands nach Schweden.

ad 5) Theer und Pech wird nur in den nordwestlichen Gouvernements über den Lokalbedarf hinaus produzirt und über die Häfen dieser Gouvernements ausgeführt. Der Absatz geschieht nach Deutschland, Niederlande, Frankreich und Schweden, meist zum direkten Verbrauch und nach England größtentheils zu Destillationszwecken. Beim Abschluß der Lieferungskontrakte pflegen den Finnischen Händlern und von diesen wieder den Produzenten große Vorschüsse, theils in Geld theils in Naturalien bewilligt zu werden. Die Ausfuhr dieses Artikels hat in den letzten Jahren in annähernd gleicher Höhe sich erhalten.

ad 6) Rinde. Es ist dies Weidenrinde, welche bisher fast ausschließlich an Russische Gerbereien verkauft worden ist. In neuerer Zeit sollen auch nach Deutschland kleinere Quantitäten ausgeführt worden sein.

III. Produkte der Industrie.

Ziffern 5, 6, 8, 11, 12, 19, 21 der Tabelle.

Allgemeines.

Die wenig zahlreichen, jedoch in ihrer Anlage theilweise recht bedeutenden Finnischen industriellen Etablissements, welche über den

lokalen Bedarf hinaus produziren, sind für die Ausfuhr ihrer Erzeugnisse bis jetzt fast ausschließlich auf den Russischen Markt angewiesen und deshalb von diesem in hohem Grade abhängig. Durch eine besondere Vereinbarung zwischen der Finnischen und Russischen Regierung genießen die meisten hierhergehörigen Fabriken das Recht, bis zu einem bestimmten Maximalbetrage ihre Produkte zollfrei nach Rußland einführen zu können. Nur Dank dieser Vereinbarung erscheint die Möglichkeit eines Exports Finnischer Industrieerzeugnisse gegeben.

Der fortgesetzt niedrige und wechselnde Stand der Russischen Valuta hat die Finnische Exportindustrie gegenüber der mit ihr konkurrirenden Russischen in eine theilweise sehr schwierige Lage versetzt, da einerseits die Finnischen Fabriken die Verzinsung ihres Anlagekapitals sowie die Arbeitslöhne in Gold bezahlen müssen, während dieselben für ihre Erzeugnisse nur die nach den Verhältnissen des Russischen Marktes jeweilig normirten Preise in Russischer Valuta erhalten können. Andererseits sind die Erzeugnisse der gleichnamigen Russischen Industrie auf dem Finnischen Markte in dem Maße konkurrenzfähiger geworden, je weiter die Russische Valuta im Kurse gesunken ist, wodurch natürlich der Absatz der Finnischen Fabrikate im eigenen Lande Einschränkungen erfahren mußte.

Obwohl diese Krisis, unter welcher die Finnische, auf den Export nach Rußland angewiesene Industrie zu leiden hat, nun schon nahezu 5 Jahre andauert, so haben doch die meisten dieser Etablissements sich bis jetzt gut zu halten vermocht, ein sprechender Beweis für die Solidität ihre Fundirung und der günstigen lokalen Anlagebedingungen, zu welchen vor Allem die angemessene Verwendung der in Finland reichlich vorhandenen Wasserkraft und billiges Brennmaterial aus den nahe gelegenen Waldungen zu rechnen ist.

Allerdings sind auch gerade in der Zeit des niedrigsten Standes der Russischen Valuta 1877/78 den Finnischen Fabriken bedeutende Aufträge der Russischen Regierung behufs Retablissements der Armee, sowie die Erhöhung und theilweise Neueinführung Russischer Zölle, während die Finnischen unverändert geblieben sind, zu Gute gekommen, indem dadurch erhebliche Preissteigerungen der betreffenden Fabrikate auf dem Russischen Markte herbeigeführt worden sind.

Von den Finnischen Industrieerzeugnissen, welche nach Rußland ausgeführt werden, sind insbesondere die folgenden zu erwähnen:

1) Garn und Gewebe.
2) Eisen- und Stahlwaaren.
3) Glaswaaren.
4) Papier, Pappe und Holzmasse zur Papierbereitung.
5) Streichhölzer.

ad 1) Garn und Gewebe. Es sind dies hauptsächlich Baumwollen- und Leinengarne, sowie Gewebe davon und dann in verhältnißmäßig geringer Menge Wollenwaaren, Tuche und Trikots. Nach der Zollstatistik hat sich im Jahre 1881 die Ausfuhr von Garn, welche 1880 auf das Minimum von 2000 Liespfund zurückgegangen war, wieder so weit gehoben, daß dieselbe nicht viel hinter dem Durchschnitt der Ausfuhr in den Jahren 1874 bis 1879 zurückgeblieben ist.

Die Ausfuhr von Geweben hat während der letzten fünf Jahre annähernd auf der gleichen Höhe von 2,4 bis 2,9 Millionen Pfund sich gehalten.

ad 2) Eisen- und Stahlwaaren. Zu den hierher gehörigen Etablissements zählen mehrere Schiffswerfte, welche hauptsächlich Privat- und Regierungsbestellungen für Rußland übernehmen, sowie einige Maschinenfabriken, welche vornehmlich Militärarbeiten für die Russische Regierung übernehmen, theilweise auch Dampfmaschinen, Wasserwerke 2c., sowie landwirthschaftliche Geräthe für Rußland anfertigen. Die gedachten Fabriken genießen sämmtlich das Privilegium, das zum Schiffs- und Maschinenbau bestimmte Eisen zollfrei einführen zu dürfen. Die mechanischen Werkstätten dürften von allen Finnischen Fabriketablissements von den Russischen Kursverhältnissen wohl am härtesten betroffen worden sein.

Zu erwähnen sind an dieser Stelle noch die unter der Bezeichnung „Hackman" und „Fiskars" in den Handel kommenden Stahlwaaren, welche von vorzüglicher Qualität sind.

Die Ausfuhr von Eisen- und Stahlwaaren, welche in der Zeit von 1874 bis 1880 stets über 2 Millionen Liespfund betragen hat, ist im Jahre 1881, wohl hauptsächlich in Folge sehr wesentlicher Einschränkung bezw. völligen Ausbleibens von Aufträgen seitens der Russischen Regierung, auf 175 000 Liespfund zurückgegangen.

ad 3) Die in Finland befindlichen Glashütten sind die einzigen industriellen Etablissements, welche nahezu ausschließlich Deutsche Arbeiter beschäftigen. Diese Industrie ist, soviel aus den Ausfuhrlisten zu entnehmen, seit dem Jahre 1876 in einer zwar langsamen aber stetig fortschreitenden Entwickelung begriffen.

Die Ausfuhr, welche 1876 135 000 Liespfund betragen hat, beziffert sich 1881 auf 284 000 Liespfund, also das Doppelte der Ausfuhr von 1876.

ad 4) Papier, Pappe und Holzmasse zur Papierbereitung. Auch dieser Industriezweig scheint nach den bisher vorliegenden Daten einer guten Zukunft entgegenzugehen. Die Ausfuhr ist in stetiger Zunahme begriffen. Dieselbe hat in der Zeit von 1874 bis 1879 sich vervierfacht und seitdem sich in ungefähr gleicher Höhe über 800 000 Liespfund gehalten.

ad 5) Die Streichholzfabrikation ist dagegen in einem entschiedenen Rückgange begriffen. Die Ausfuhr, welche 1879 noch 9413 Kisten à 1000 Schachteln betragen hat, ist im Jahre 1880 auf 835 Kisten und im letzten Jahre auf nur 171 Kisten zurückgegangen.

ad 6) Lichte (Stearin). An der Ausfuhr dieses Artikels dürfte wohl nur eine einzige Fabrik in Wiborg betheiligt sein. Diese Fabrik fand bis zum Jahre 1878 in St. Petersburg guten Absatz für ihr Produkt. Mit dem Rückgange des Russischen Kurses ist jedoch derselben die Konkurrenz auf dem Russischen Markte nahezu unmöglich geworden.

Die Ausfuhr, welche im Jahre 1874 noch 47 000 Liespfund betragen hatte, ist im Jahre 1880 auf 109 Liespfund allmälig gesunken und von da im Jahre 1881 wiederum auf 1684 Liespfund gestiegen.

B. Der Einfuhrhandel.

Allgemeines.

Die auf einen Flächenraum von 8600 □Meilen vertheilte etwa 2 Millionen Seelen betragende Bevölkerung Finlands ist, wie schon aus der geographischen Lage des Landes geschlossen werden kann, im Allgemeinen wenig wohlhabend und deren Bedürfnisse sind dementsprechend bescheiden. Abgesehen vom Holzhandel, der ein Großhandel im wahren Sinne des Wortes ist, tragen die Handelsverhältnisse im Allgemeinen, insbesondere aber der Einfuhrhandel, einen mehr kleinhändlerischen Charakter. Erst seit neuerer Zeit beginnt das Engros-Geschäft in einzelnen Branchen allmälig sich Bahn zu brechen. Die Gesetzgebung, obwohl dieselbe in den letzten zwei Jahrzehnten sehr erhebliche Fortschritte gemacht, hat aus mancherlei, zum Theil

politischen, von Finland unabhängigen, Ursachen den Bedürfnissen eines ausgebildeteren Handelsverkehrs nach mancher Seite hin noch nicht hinreichend zu folgen vermocht. Hierher sind vor Allem zu zählen manche für auswärtige Gläubiger sehr lästige Bestimmungen der Finnischen Konkursordnung, ein zuweilen schleppender Gang der Rechtspflege ꝛc.

Die Kreditverhältnisse des Landes lassen unter diesen Umständen manches zu wünschen übrig. Verkäufe auf langes Ziel bilden die Regel und selbst an sich zahlungsfähige Firmen beanspruchen nicht selten, nach Ablauf der vereinbarten Zahlungsfrist, noch weitere Stundungen, die meist wohl oder übel gewährt werden müssen. Selbstverständlich existiren jedoch an allen größeren Plätzen auch Firmen, welcher in dieser Beziehung eine rühmliche Ausnahme machen.

Im Finnischen Einfuhrhandel sind zu unterscheiden, derjenige mit Rußland und Schweden und derjenige mit den anderen Ländern. Der erstere trägt, gleichwie auch der Ausfuhrhandel nach diesen Ländern, einen durch die nachbarlichen Verhältnisse und Jahrhunderte alten Beziehungen hervorgerufenen lokalen Charakter, indem der Handelsverkehr nach diesen Seiten, so erheblich er quantitativ auch ist, der Hauptsache nach beiderseitig in den Händen von Detaillisten sich befindet.

Was den Finnischen Einfuhrhandel mit den anderen Ländern betrifft, so vollzieht sich in demselben seit einer Reihe von Jahren eine allmälige Wandlung, welche insbesondere den Deutschen Handel nach Finland sehr wesentlich beeinflußt.

Bis vor etwa 15 Jahren gab es in Finland kaum eine namhafte Importfirma. Das Land war deshalb von den direkten internationalen Bezugsquellen hinsichtlich seines Bedarfs an ausländischen Waaren nahezu abgeschnitten und darauf angewiesen, sich zu diesem Behufe der Vermittelung ausländischer Kommissionshäuser zu bedienen. Hauptsächlich Lübecker und einige Hamburger Häuser, sowie auch die eine oder andere Stockholmer Firma hatten den Finnischen Einfuhrhandel, insbesondere in Kolonialwaaren, nahezu ausschließlich in ihren Händen konzentrirt.

Diese Firmen, welche in Finland theils ständige Agenturen unterhalten, theils das Land seiner ganzen Ausdehnung nach durch ihre Reisenden fortwährend besuchen lassen, versahen, gestützt auf eine langjährige Erfahrung und gründliche Kenntniß aller einschlägigen Verhältnisse, die Finnischen Detaillisten, unter Gewährung des erforderlichen Kredits, mit den entsprechenden Waarenvorräthen. Es liegt in der Natur dieses Geschäfts, dessen Basis der Personalkredit bildet, daß dem Handel dieser Firmen nach Finland eine nennenswerthe ausländische Konkurrenz kaum erwachsen konnte, so daß derselbe in der Regel guten Gewinn bringen mußte.

Diese Art des Geschäfts hat während des letzten Jahrzehnts eine sehr wesentliche Einschränkung erfahren, seit nämlich Finland durch das Aufblühen seines Holzhandels und die dadurch herbeigeführte Ausdehnung seiner Schifffahrt dem internationalen Handelsverkehr näher gebracht worden ist. Gleichzeitig haben an den größeren Handelsplätzen Helsingfors, Wiborg, Åbo, Wasa Importfirmen, deren Inhaber anfänglich als Agenten Lübecker und Hamburger Häuser funktionirt hatten, nach und nach sich selbstständig etablirt, um, soweit dieselben mit dem erforderlichen Kapital versehen sind, die direkte Einfuhr aus den Produktionsländern zu kultiviren und ihrerseits den Finnischen Detaillisten den üblichen Kredit zu gewähren. Hierdurch ist ein großer Theil des bisherigen Lübecker und Hamburger Handels nach Finland faktisch überführt worden

Die Finnischen Importfirmen, so bemerkenswerthe Fortschritte dieselben auch in neuerer Zeit gemacht haben, sind indeß z. Z. noch bei weitem nicht im Stande gewesen, das Geschäft ganz an sich zu ziehen. Dazu gehören vor Allem Kapitalien, welche ihnen gegenwärtig noch nicht in hinreichender Weise zur Verfügung stehen. Auch machen Lübeck und Hamburg, gestützt auf ihre Kapitalsübermacht und die langjährigen persönlichen Beziehungen der dortigen Firmen zu den Finnischen, alle Anstrengungen, ihren Platz im Finnischen Handel zu behaupten.

Die vorstehenden Bemerkungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Einfuhr von Rohstoffen und Kolonialwaaren, welche der Menge wie auch dem Werthe nach die erste Stelle einnehmen dürften. Etwas anders gestaltet sich das Geschäft in Bezug auf die Einfuhr von Fabrikaten.

In den größeren Städten befinden sich zwar industrielle Etablissements der verschiedensten Branchen, doch beschränken sich dieselben zumeist auf einen nicht einmal dem lokalen Bedürfniß voll entsprechenden handwerksmäßigen Betrieb. Eine Ausnahme hiervon machen einzelne beim Ausfuhrhandel näher aufgeführte Etablissements, sowie die Branntweinbrennereien und Brauereien, welch' letztere den Bedarf des Landes nahezu ausschließlich decken, indem dieselben durch die Gesetzgebung ganz besonders geschützt sind. Es muß deshalb der weit überwiegende Theil des Bedarfs an Industrieerzeugnissen eingeführt werden. Nach den in Finland zum Verkaufe ausgebotenen Waaren zu schließen, scheint der Finnische Konsument in erster Linie auf die Billigkeit der Waaren zu sehen.

An der Einfuhr von Fabrikaten nach Finland dürften wohl fast alle Industriestaaten Europas und die vereinigten Staaten von Nordamerika mehr oder weniger betheiligt sein. Insbesondere kommen zahlreiche Deutsche Industrieerzeugnisse auf den Finnischen Markt; der Absatz der Deutschen Industrieprodukte, insoweit dieselben für den Konsum im Innern Finlands bestimmt sind, geschieht meist durch Vermittelung von Hamburger und Lübecker Kommissionshäusern, welche das Land durch ihre mit Waarenproben versehenen Reisenden regelmäßig besuchen lassen. Die größeren Detaillisten in den Städten machen ihre Bestellungen meist direkt bei den ausländischen Fabrikanten, von denen einige gleichfalls regelmäßig in Finland reisen lassen, theils auch ständige Agenturen daselbst unterhalten.

Es kommt häufig vor, daß Reisende Deutscher Häuser, welche Schweden einer- und Rußland andererseits zu besuchen angewiesen sind, auf der Durchreise nebenbei das eine oder andere Geschäft abzuschließen suchen. Da diesen Reisenden gewöhnlich die erforderliche gründliche Kenntniß der Finnischen Verhältnisse mangelt, so sind Verluste die häufige Folge.

Die Finnische Gesetzgebung belegt den Geschäftsverkehr der Handelsreisenden mit einer Steuer von 120 Finnischen Mark pro Monat, welche bereits bei einem Aufenthalt von nur 3 Tagen bei Vermeidung von empfindlichen Strafen voll zu entrichten ist. Da es mehrfach vorgekommen ist, daß Deutsche Reisende von dieser Bestimmung keine Kenntniß hatten, so erscheint es nicht unnöthig, auf dieselbe noch speziell hier aufmerksam zu machen.

Der Deutsche Handel ist an der Einfuhr nach Finland ferner auch dadurch betheiligt, daß Lübeck und zum kleinen Theil auch Hamburg die Spedition der Ausfuhr anderer Länder nach Finland vermitteln.

Zur Erleichterung der Beurtheilung des gegenwärtig in Geltung befindlichen Finnischen Zolltarifs sind in der nachstehenden Tabelle die Finnischen Zollsätze bei einigen Hauptartikeln auf Deutsches Gewicht und Deutsche Währung umgerechnet und zur Vergleichung die entsprechenden Positionen des Deutschen Zolltarifs daneben gestellt.

	Ziffer des Zolltarifs		Zollsatz in Reichsmark	
	Finnisch	Deutsch	Finnisch	Deutsch
Salz .....pro 100 Kilo	100	25 t.	3,76	12 u. 12,80
Zucker, Roh-.. „ „	92	25 x (*1)	34,31	30 u.
	92	25 x (*2)	u. 24,91	24
„ Raffinade „ „	92	25 x (*1)	43,71	30
Kaffee ..... „ „	90	25 m 1	31,96	40
Petroleum.... „ „	161	29	6,58	6
Tabak, Blätter- „ „	109	25 v 1	51,70	85
„ Rauch- „ „	109	25 v 2β	225,60	180
„ Cigarren „ „	109	25 v 2α	564,00	270
Wein in Fässern „ „	75	25 e 1	35,72	24
„ „ Flaschen pro Flasche	75	25 e 1	0,80	100 Kilo 24
Leinwand..... pro 100 Kilo	263	22 e 1 bis 22 e 5	338,40	6 bis 60

Die faktisch zu entrichtenden Zollgebühren berechnen sich jedoch um ungefähr 6 bis 9 pCt. höher als die nominellen des Tarifs, indem nach den verschiedenen Hafenplätzen wechselnde kommunale und staatliche Zollaufschläge erhoben werden.

Zu bemerken ist noch, daß der gegenwärtig geltende Finnische Zolltarif sich in der Umarbeitung befindet, welche voraussichtlich zu einer Erhöhung der bisherigen Zollsätze für die meisten Artikel führen dürfte. Den gegenwärtig tagenden Ständen liegt bereits ein Gesetzentwurf vor, welcher den Zollsatz auf Rohtabak, welcher bisher 5,50 Finnische Mark pro Liespfund betragen hat, auf 14 Finn. Mark pro Liespfund für ausländischen und 5 Finn. Mark pro Liespfund für Russischen Tabak erhöht. Die Annahme dieses Gesetzentwurfs scheint, soviel bis jetzt zu erkennen, gesichert.

Die meisten Russischen Industrieprodukte genießen, unter Beobachtung gewisser Formalitäten und mit einigen Einschränkungen, bei der Einfuhr nach Finland Zollfreiheit. Dagegen unterliegen Russischer Zucker, Weine u. s. w. bei der Einfuhr nach Finland, nach dem gegenwärtigen Tarif, dem gleichen Zoll wie die von anderweit eingeführten gleichnamigen Produkte.

Ferner tritt für gewisse Artikel, wie Kaffee, Rohzucker u. s. w. eine Zollermäßigung von 15 pCt. ein, wenn dieselben direkt aus den Produktionsländern bezogen werden. Diese Bestimmung des Tarifs scheint indessen den gehegten Erwartungen nicht voll entsprochen zu haben, indem die Finnischen Importeure nach früher gemachten Erfahrungen sich vielfach scheuen, das mit solchen direkten Beziehungen, welche meist in ganzen Schiffsladungen erfolgen müssen, verbundene Risiko zu übernehmen, indem bei rückgängiger Konjunktur, wie dies z. B. bei Kaffee in den letzten Jahren der Fall war, die Waaren meist billiger und rascher von den Engros-Handlungen an den Europäischen Stapelplätzen geliefert werden können.

Im Einzelnen ist über die in der Importliste aufgeführten Waaren Nachstehendes zu erwähnen:

I. Lebens- und Genußmittel.

Ziffern 2, 4, 7, 10, 11, 12, 15, 16 der Tabelle.

1. Getreide.

a. Ungemahlen.

Roggen wird ausschließlich aus Rußland bezogen für den Bedarf des Detailhandels und der Truppen.

Gerste wird, insoweit das Inland den Bedarf für die Brauereien und Brennereien nicht decken kann, aus Petersburg und namentlich Riga, meist durch Vermittelung von in Helsingfors ansässigen Agenten Russischer Exporthäuser bezogen. In neuester Zeit sind auch einige Ladungen Oderbruchgerste aus Stettin und Lübeck eingeführt worden, nachdem einige Brauereien sich mit Darren versehen haben, welche auch schwerere Waare zu verarbeiten im Stande sind.

Mais ist im Jahre 1881 zum ersten Male in direkten Schiffsladungen aus Nordamerika für den Bedarf der Brennereien, durch Vermittelung Hamburger und Kopenhagener Firmen, bezogen worden.

Hülsenfrüchte, Grütze, Graupen werden aus Rußland und nur in geringen Quantitäten aus Lübeck eingeführt.

b. Gemahlen.

Roggenmehl bildet der Menge wie dem Werthe nach den vorzüglichsten Einfuhrartikel aus Rußland, speziell St. Petersburg. Das Geschäft liegt zumeist in den Händen größerer und kleinerer Detaillisten, welche ihren Bedarf im freien Ankauf und meist gegen Baarzahlung sich an Ort und Stelle verschaffen.

Weizenmehl. Da in Finland Weizen nur in sehr geringen Mengen gebaut wird, so muß fast der gesammte Bedarf des Landes eingeführt werden. Derselbe wird gewöhnlich aus St. Petersburg und Riga bezogen, in kleinen Quantitäten auch gelegentlich aus Lübeck.

Eine Zusammenstellung der Ein- und Ausfuhr von Getreide während der letzten drei Jahre ergiebt nach der Einfuhrliste das nachstehende Resultat:

I. Ungemahlenes Getreide.

		1881	1880	1879
Ausfuhr	Tonnen	194 903	416 237	338 899
Einfuhr.....	„	334 531	108 838	113 468
		— 139 628	+ 307 401	+ 225 431

Während also in den Jahren 1880 und 1879 die Ausfuhr die Einfuhr um 2- bis 300 000 Tonnen überstiegen hat, ist im Jahre 1881 die Einfuhr um mehr als 100 000 Tonnen größer gewesen als die Ausfuhr.

II. Gemahlenes Getreide.

		1881	1880	1879
Einfuhr.....	Liespfund	6 780 991	4 506 637	8 710 387
Ausfuhr.....	„	26 834	71 039	99 767
		6 754 157	4 435 598	8 610 620

Hiernach überragt die Einfuhr von Mehl im Jahre 1881 diejenige des Jahres 1880 um über 2 Millionen Liespfund, bleibt dagegen um ebensoviel gegen diejenige des Jahres 1879 zurück.

Die Vergleichung der Ein- und Ausfuhr von Getreide und Mehl bildet den zuverlässigsten Maßstab für die endgültige Beurtheilung der Ernteergebnisse in den betreffenden Jahren. Nach den letzteren im Zusammenhange mit den Ergebnissen des Holzhandels läßt sich auf die Konsumtions- und Zahlungsfähigkeit des Landes für anderweite Handelsartikel mit annähernder Sicherheit schließen. Da die letzteren, insoweit dieselben vom Auslande bezogen werden müssen, hauptsächlich aus Deutschland oder doch durch Deutsche Vermittelung geliefert werden, so ist eine eingehende Betrachtung des Finnischen Holz- und Getreidehandels, obwohl Deutschland daran direkt nur wenig betheiligt ist, von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Das Jahr 1879 wird in Finland als ein normales, das Jahr 1880 als ein gutes und das Jahr 1881 als ein geringes Erntejahr geschätzt.

Bei Betrachtung der Getreide-Ein- und Ausfuhr für das Jahr 1881 ist noch zu erwähnen, daß wohl auch ein Theil der im Lande befindlich gewesenen Getreidevorräthe aufgezehrt worden ist, wodurch der Konsum sich höher stellt als die Ein- und Ausfuhrliste nachweist.

Ein eigentlicher Nothstand in Finland in Folge der schlechten Ernte des Jahres 1881 ist nur in einigen Gegenden und auch da nur für kurze Zeit hervorgetreten, da der verhältnißmäßig gute Ausfall der Getreide-Ernte in Rußland die Einfuhr zu billigen Preisen ermöglicht hat.

2. Hopfen

für den Bedarf der zahlreichen Brauereien. Derselbe wird, soviel bekannt, ausschließlich durch Deutsche Händler geliefert. Dieser Handelszweig ist jedenfalls nicht unbedeutend, obwohl derselbe in der amtlichen Einfuhrliste nicht aufgeführt ist.

3. Branntwein, Sprit, Arrak, Cognac 2c.

Die Einfuhr von geringwerthigen Spirituosen ist durch die Gesetzgebung des Landes verboten und nur diejenige feinerer Sorten gegen einen sehr hohen Zoll zugelassen.

Die in der Einfuhrliste unter der vorstehenden Rubrik angegebenen Quantitäten sind daher ausschließlich Luxuswaare, und zwar theils feinere Originalspirituosen der verschiedensten Sorten, theils sogenannte façonnirte Spirituosen, insbesondere façonnirter Cognac Die Einfuhr dieser Spirituosen wird meist durch Lübecker Firmen vermittelt, einige Sorten façonnirter Spirituosen werden aus Stockholm bezogen. In geringen Mengen findet auch eine direkte Einfuhr aus den Produktionsländern statt (cf. auch Nr. 9 Weine).

4. Fische.

Hierher gehören hauptsächlich:

a. Norwegische Heringe, welche in kleineren Schiffsladungen häufig als Konsignationswaare eingeführt werden.

b. Holländische Heringe, welche gewöhnlich durch Vermittelung Lübecker Firmen bezogen werden.

c. Klippfisch, ein in einigen Gegenden Finlands, insbesondere zur Weihnachtszeit beliebter Konsumtionsartikel. Derselbe wird gewöhnlich direkt aus Norwegen, zum Theil auch aus Stockholm bezogen.

5. Kaffee,

und zwar hauptsächlich Brasilianischer, gehört sowohl der Quantität wie dem Werthe nach mit zu den bedeutendsten Finnischen Einfuhrartikeln. Laguayra und ähnliche bessere Sorten kommen in Finland nur in geringen Mengen in den Handel. Der Kaffeehandel nach Finland befand sich bis vor wenigen Jahren fast ausschließlich in den Händen Lübecker und einiger Hamburger Kolonialfirmen. In letzter Zeit haben sich jedoch die in Finland etablirten Importfirmen mehr und mehr dem Londoner Markte und dem Hamburger Großhandel zugewandt. Durch den auf diese Weise erzielten billigeren Einkauf sind die Finnischen Importeure in den Stand gesetzt, nunmehr im Absatz an die Detaillisten mit den Lübecker und Hamburger Firmen erfolgreich zu konkurriren.

Wiborg und Åbo und mitunter auch andere Küstenstädte beziehen ihren Kaffee hin und wieder direkt aus Rio, unter dem Verschluß von Hamburger Firmen.

Nach Ausweis der Einfuhrliste hat die Einfuhr von Kaffee im Jahre 1881 eine erheblich höhere Ziffer erreicht als in den Vorjahren. Die Ursache dürfte vor Allem wohl darin zu suchen sein, daß für die nächste Zeit eine Erhöhung des Zolls auf Kaffee erwartet wird und daß deshalb noch vor Schluß der Schifffahrt im vergangenen Jahre, soweit thunlich, auf Vorrath gekauft worden ist.

6. Salz

wird gleichfalls in Finland in verhältnißmäßig großen Mengen importirt, da stark gesalzenes Fleisch und gesalzene Fische mit zu den Hauptnahrungsmitteln der Bevölkerung gehören. Auch in der Butterproduktion finden große Quantitäten Salz Verwendung.

Zur Einfuhr gelangt hauptsächlich grobes Spanisches und Portugiesisches Salz und Salz aus dem Mittelmeere (Cagliari u. s. w.). Dasselbe wird in direkten Ladungen als Rückfracht für die Holz ausführenden Segler eingeführt. Die Ladungen werden meist schwimmend verkauft. Vereinzelt kommt auch Liverpooler und in geringen Mengen Lüneburger Salz im Handel vor, welch' letzteres gewöhnlich über Lübeck eingeführt wird.

7. Zucker, und zwar:

a. Rohzucker für die beiden Raffinerien in Helsingfors und Åbo. Diese Raffinerien verarbeiten nur direkt aus Java und Mauritius bezogenen Rohzucker. Die Fabrikate dieser Fabriken erzielen im Durchschnitte etwas höhere Preise als der eingeführte Rübenzucker. Es mag dahingestellt bleiben, ob dieser Preisunterschied durch eine bessere Qualität des einheimischen Fabrikats veranlaßt oder lediglich die Folge eines Vorurtheils der Konsumenten ist. Hierdurch beherrschen z. Z. die beiden Finnischen Raffinerien in Bezug auf die jeweiligen Preisnotirungen bis zu einem gewissen Grade den Finnischen Markt.

Nach den vorhandenen statistischen Angaben, welche indessen nur bis zum Jahre 1876 bis jetzt amtlich zusammengestellt sind, betrug der Werth der in diesem Jahre produzirten Quantität Raffinade 4,2 Millionen Finnische Mark.

b. Raffinade. Insoweit die Finnischen Raffinerien den Bedarf von Zucker nicht zu liefern im Stande sind, wird Raffinade fast ausschließlich gegenwärtig aus Deutschland bezogen. Am gesuchtesten sind die Stettiner Raffinaden, doch kommen auch andere Marken im Handel vor. Die Deutschen Raffinerien finden es wohl richtigerweise ihrem Interesse entsprechend, nicht direkte Beziehungen mit Finland anzuknüpfen, sondern bedienen sich meist der Vermittelung Lübecker Kommissionshäuser.

In früherer Zeit sind auch von Havre aus Französische Raffinaden nach Finland eingeführt worden. Dieses Geschäft hat indeß vermuthlich in Folge einer Veränderung der Bestimmungen über Rückvergütung der Accise in Frankreich ganz aufgehört.

Zeitweilig, bei sehr niedrigem Stande der Russischen Valuta und abnorm niedrigen Preisnotirungen, werden auch Russische und Polnische Raffinaden von Finland bezogen.

Nach der Einfuhrtabelle hat sich der Import von Zucker in den Jahren 1881 und 1880 in der Höhe von etwa 800 000 Liespfund erhalten und den Import des Jahres 1879 um etwas über 200 000 Liespfund überstiegen.

8. Tabak

a. für den direkten Konsum, insbesondere Cigarretten, werden meistens aus Rußland bezogen und dort von den Finnischen Detaillisten aufgekauft.

b. Rohtabak zur Verarbeitung in den Fabriken wird gewöhnlich in direkten Ladungen aus Bremen, zum Theil auch als Speditionsgut über Lübeck eingeführt, desgleichen auch Russischer Rohtabak über St. Petersburg.

Finland besitzt zahlreiche größere und kleinere Tabak- und Cigarrenfabriken, deren jährliche Produktion einen Werth von 3 bis 4 Millionen Finnische Mark erreichen dürfte.

Die Einfuhr von Tabak nach Finland, welche bis einschließlich 1880 in den vorhergegangenen Jahren sich zwischen 2- und 300 000 Liespfund konstant erhalten hatte, hat sich im Jahre 1881 auf 450 000 Liespfund gehoben. Der Grund dieser vermehrten Einfuhr des letzten Jahres dürfte wohl auch hier in der erwarteten bedeutenden Zollerhöhung auf Tabak zu suchen sein.

9. Weine.

Nach Finland werden hauptsächlich eingeführt sogenannte façonnirte, d. h. mit Sprit und Wasser versetzte Weine und Spirituosen, schwere Spanische Weine, Französische Roth- und Weißweine und Champagner, Deutsche Weine jedoch in geringen Quantitäten.

Lübeck, welches wegen seines erheblichen und theilweise vorzüglichen Weinhandels von Alters her einen guten Ruf besitzt, hatte früher fast ausschließlich die Einfuhr von Weinen und Spirituosen nach Finland vermittelt. Obwohl auch in dieser Branche der direkte Bezug aus den Produktionsländern sich immer mehr Bahn bricht, so versorgen doch auch noch gegenwärtig Lübecker Firmen den Finnischen Markt mit einem sehr erheblichen Antheil an diesem Artikel.

Insbesondere liefern Lübecker Weinfirmen die in Finland vielfach zum Konsum kommenden, sogenannten façonnirten Weine und Spirituosen in einer der Geschmacksrichtung und Zahlungsfähigkeit des großen Finnischen Publikums entsprechenden und gesundheitsunschädlichen Qualität. Aber auch hier hat sich fremde Konkurrenz geltend gemacht.

Schwere Spanische Weine (Sherry und Portwein) werden, abgesehen von Lübeck und einigen Hamburger Firmen, in neuerer Zeit auch von Englischen und Spanischen Häusern geliefert. Die Französischen Weine werden gegenwärtig meist bei den zahlreichen, das Land besuchenden Französischen Weinreisenden bestellt.

Weinimporteure im eigentlichen Sinne des Wortes, d. h. größere Firmen, welche sich ausschließlich mit der Einfuhr von Weinen und Spirituosen, mit deren Lagerung und Behandlung beschäftigen und die außer genügender Fachkenntniß auch das erforderliche Kapital besitzen, sind bis jetzt in Finland nur wenige etablirt.

Die Einfuhr von Weinen in den Jahren 1881 und 1880 hat sich ungefähr auf derjenigen Höhe gehalten, welche dieselbe in normalen Jahren zu erreichen pflegt.

10. Reis.

Der Bedarf Finlands an diesem Artikel wird durchgängig aus Lübeck und Hamburg bezogen. Für Rohwaare findet sich in Finland kaum Verwendung, da, so viel in Erfahrung gebracht werden konnte, nur eine einzige kleine Reismühle in Finland existirt.

II. Rohstoffe und Fabrikate.

Ziffern 1, 5, 6, 8, 9, 14, 18.

1. Baumwolle

für die Spinnereien wird theils über England, meist jedoch direkt aus Amerika bezogen.

Der Menge nach hat sich die Einfuhr im Jahre 1881 ungefähr auf der gleichen Höhe wie seit 1877 gehalten. Nur im Jahre 1880 ist dieselbe, vermuthlich in Folge größerer Bestellungen der Russischen Regierung für das Retablissement der Armee, erheblich über das gewöhnliche Maß gestiegen.

2. Häute und Felle.

Es dürften dies hauptsächlich aus Hamburg bezogene Südamerikanische Häute, zur Bereitung von Sohlleder, theils auch aus Deutschland bezogenes Pelzwerk sein.

Nach der Zollstatistik hat die Einfuhr der Quantität nach keine bemerkenswerthe Veränderung während der letzten drei Jahre erfahren.

3. Petroleum

gehört zu denjenigen Artikeln, deren Einfuhr in langsamer aber stetiger Zunahme begriffen ist. Dasselbe wird zum Theil aus Amerika direkt bezogen, der Hauptsache nach dürfte dasselbe aber wohl durch Deutsche Vermittelung und aus Deutschen Häfen geliefert werden.

In neuerer Zeit scheinen auch mehrfach Versuche gemacht worden zu sein, Russisches Petroleum in Finland abzusetzen. In Ermangelung der erforderlichen statistischen Angaben ist es jedoch nicht möglich, zu bestimmen, wie weit diese Versuche von Erfolg gekrönt sind.

4. Roheisen.

Die Einfuhr desselben ist der Quantität nach geringfügig. Der größte Theil des Bedarfes der Schiffswerfte und mechanischen Werkstätten mag wohl aus England bezogen werden. In geringeren Quantitäten ist auch Deutschland und Schweden an der Einfuhr betheiligt.

5. Eisen- und Stahlwaaren

werden wohl hauptsächlich aus Deutschen, Englischen und Schwedischen Werken, zum Theil durch Vermittelung Lübecker Firmen, geliefert.

Die Lieferung von Eisenbahnschienen für die im Bau begriffene Wasabahn ist einem Deutschen Eisenwerke übertragen worden. Der Menge nach ist die Einfuhr dieser Artikel in den Jahren 1881 und 1879 sich gleichgeblieben und hat sich dieselbe auf dem Durchschnitt der Vorjahre erhalten. Im Jahre 1880 ist dagegen die Einfuhr erheblich größer gewesen. Im letztgedachten Jahre war nämlich die Schienenlieferung für die Wasabahn effektuirt worden.

6. Maschinen und Modelle.

An deren Einfuhr sind sowohl Deutschland wie England, Schweden und Amerika betheiligt. Die Bestellungen werden gewöhnlich durch die Vermittelung der Agenten der gedachten Fabriken effektuirt.

Die Einfuhr von Maschinen und Modellen hat im Jahre 1881 einen erheblich höheren Werth erreicht als in den vorangegangenen 5 Jahren. Dieselbe stellt sich der Einfuhr in den günstigen Importjahren 1874 und 1875 an die Seite. Der Grund dieser vermehrten Einfuhr im letzten Jahre dürfte wohl in der Erweiterung einiger Fabriken, insbesondere von Brennereien und Papierfabriken, zu suchen sein.

7. Gewebe.

Dieselben werden gewöhnlich aus Deutschland mittelst direkter Bestellung beim Fabrikanten oder dessen Reisenden bezogen. Daneben treten auch Englische und speziell für Tuch auch Polnische Fabriken als Konkurrenten auf.

In neuerer Zeit sind in Finland mehrfach Klagen laut geworden über angeblich aus Deutschland bezogene baumwollene Möbelstoffe, welche mit stark arsenikhaltigen Farben imprägnirt sein sollen. Obwohl zur Zeit, soviel bekannt, noch nicht amtlich festgestellt ist, inwieweit diese Klagen im Einzelnen begründet sind, so erscheint es doch nicht überflüssig, zur Nachachtung bei künftigen Lieferungen das Bestehen eines gewissen Mißtrauens gegen diesen Artikel Deutschen Ursprungs hier zu konstatiren.

8. Kurzwaaren, Glas- und Porzellanwaaren.

Auch hier dürften Deutsche Fabriken den größten Antheil an der Finnischen Einfuhr haben. Daneben treten auch die anderen Europäischen Industriestaaten als Konkurrenten auf.

C. Zolleinnahmen.

Die Zolleinnahmen Finlands während der letzten 10 Jahre sind die folgenden:

1872	8 442 695	Finnische Mark,
1873	9 338 520	„ „
1874	12 032 227	„ „
1875	12 755 510	„ „
1876	10 726 199	„ „
1877	11 465 015	„ „
1878	9 774 621	„ „
1879	9 114 678	„ „
1880	11 375 307	„ „
1881	12 332 523	„ „

Diese Zusammenstellung zeigt, allerdings unter sehr erheblichen Schwankungen, eine im Allgemeinen steigende Tendenz der Einnahme aus den Zöllen. Die weitere Betrachtung ergiebt, wie die Zolleinnahmen mit dem Gange des Holzhandels im Lande annähernd gleichen Schritt halten und wie sehr die jeweilige Konsumtionsfähigkeit der Bevölkerung von dieser Erwerbsquelle abhängig ist.

Die Jahre 1874 und 1875 bezeichnen in der That den Kulminationspunkt des Finnischen Holzhandels. Von da ab trat ein allmäliger Rückgang ein, welcher Ende 1878 und 1879 seinen tiefsten Stand erreicht hat. Von da ab ist das Geschäft in einer langsamen aber stetigen Besserung begriffen.

Der Unterhalt der Zollinstitutionen ist für das Jahr 1882 auf 825 793 Finn. Mark veranschlagt, d. i. 8,25 pCt. der Bruttosumme der Zolleinnahmen pro 1882 laut Voranschlag.

D. Die Schifffahrt.

Dem neuesten statistischen Handbuch für Finland sind die nachstehenden Daten über den gesammten Schiffsverkehr in Finnischen Häfen entnommen.

In Finnischen Häfen eingelaufen:

	mit Ladung		in Ballast		zusammen	
	Zahl der Schiffe	Reg.-Tons	Zahl der Schiffe	Reg.-Tons	Zahl der Schiffe	Reg.-Tons
1876	4284	549 596	5080	765 404	9364	1 315 000
1877	3743	539 361	5093	915 995	8836	1 455 356
1878	3807	521 379	4653	664 248	8460	1 185 627
1879	3599	615 784	4303	608 676	7902	1 224 460
1880	3474	616 147	6270	888 042	9744	1 504 189

Aus Finnischen Häfen ausgelaufen:

	mit Ladung		in Ballast		zusammen	
	Zahl der Schiffe	Reg.-Tons	Zahl der Schiffe	Reg.-Tons	Zahl der Schiffe	Reg.-Tons
1876	8224	1 141 182	996	169 497	9220	1 310 679
1877	7718	1 229 494	1268	209 074	8986	1 438 568
1878	7496	987 280	1153	209 456	8649	1 196 736
1879	7321	1 066 229	827	179 257	8148	1 245 486
1880	9126	1 357 302	861	192 639	9987	1 549 941

Von dem gesammten Schiffsverkehr Finlands dürften etwa 55 bis 60 pCt. der Tonnenzahl auf die einheimische Flagge fallen.

Vergleicht man in der vorstehenden Tabelle die Anzahl der Register-Tons mit der Anzahl der Schiffe, so kommen im Durchschnitt auf jedes ein- oder ausgelaufene Schiff 140 bis 150 Reg.-Tons, ein Beweis, daß zum überwiegenden Theile nur kleinere Fahrzeuge in den Finnischen Häfen verkehren.

Aus der vorstehenden Zusammenstellung erhellt ferner, wie die Schifffahrtsfrequenz in den Finnischen Häfen, welche von 1876 bis einschließlich 1879 sich stetig vermindert hatte, im Jahre 1880 wiederum eine erfreuliche Zunahme erfahren hat.

Die allgemeinen Ergebnisse des Schiffsverkehrs im Jahre 1881 sind z. Z. noch nicht veröffentlicht.

Was den Deutschen Schiffsverkehr im Jahre 1881 betrifft, so ergeben die konsularischen Berichte das folgende Resultat:

	Angekommene Deutsche Schiffe			Abgegangene Deutsche Schiffe		
	mit Ladung	mit Ballast	Reg.-Tons	mit Ladung	mit Ballast	Reg.-Tons
Björneborg..	5	9	3263,19	13	1	3263,19
Ekenäs	1	—	100,00	—	1	100,00
Kristinestad .	2	3	1132,90	4	1	1132,90
Nikolaistad (Wasa)	unbekannt					
Nykarleby...	1	—	166,34	1	—	166,34
Gamlakarleby	—	1	138,72	1	—	138,72
Jakobstad ...	3	—	607,66	2	1	607,66
Uleåborg	unbekannt					
Brahestad ...	„					
Wiborg	14	21	18871,99	34	1	18871,99
Kotka.....	5	21	6014,00	26	—	5014,00
Åbo.....	16	1	5178,00	11	6	5178,00
Helsingfors..	26	2	5914,64	19	9	5914,64

Schiffe fremder Nationen.

	Aus Deutschen Häfen angekommen			Nach Deutschen Häfen abgegangen		
	mit Ladung	mit Ballast	Reg.-Tons	mit Ladung	mit Ballast	Reg.-Tons
Björneborg..	12	46	9400,00	34	—	3720,00
Ekenäs	—	—	—	—	—	—
Kristinestad ..	unbekannt					
Nikolaistad (Wasa)	„					
Nykarleby...	3	2	730,20	2	—	156,00
Gamlakarleby	9	—	1211,00	3	—	356,00
Jakobstad ...	10	2	2225,60	5	—	863,53
Uleåborg	unbekannt					
Brahestad ...	„					
Wiborg	15	12	5434,44	33	—	5320,79
Kotka.....	4	16	4246,00	21	—	3634,00
Åbo.....	38	15	13462,11	28	—	6519,42
Helsingfors..	8	4	2534,87	4	1	517,52

Außer den genannten Häfen dürften jedoch auch noch einige kleinere Häfen, über welche Berichte nicht vorliegen, von Deutschen Schiffen angelaufen worden sein, so daß in Wahrheit der Verkehr mit Deutschland sich höher stellt als die vorstehende Zusammenstellung erkennen läßt.

VIII.]

Chicago.

Bericht über den Handel und die Industrie von Chicago im Jahre 1881.[1])

Die angespannte Thätigkeit, mit welcher in den Vereinigten Staaten seit den letzten Jahren an der Entwickelung und Verwerthung der Hülfsquellen des Landes rastlos gearbeitet wird, hat auch in dem Berichtjahr in einer bedeutenden Zunahme der Geschäftsbewegung, wie in dem Gedeihen von Handel und Industrie ihre Wirkung geäußert.

Dieser Erfolg ist bemerkenswerth, weil die Widerstandsfähigkeit des Landes gegen wirthschaftliche Rückschläge durch eine Reihe von Ereignissen auf die Probe gestellt wurde, welche mehr oder minder dazu angethan waren, das Erwerbsleben ernstlich zu bedrohen.

Unter den Ereignissen dieser Art stehen die Fehlernten in allen Getreidearten in Folge ungewöhnlicher klimatischer Einflüsse in erster Linie.

Auf einen bis in den Mai andauernden sehr strengen Winter, welcher erhebliche Verluste an Vieh namentlich unter den Heerden auf den Western Plains verursachte und in dem Weizengebiete die Wintersaat empfindlich schädigte, folgte ohne Uebergang der Sommer mit starken Regen, welche zum Theil verheerende Ueberschwemmungen zur Folge hatten und überall die Arbeiten der Saatzeit erschwerten. Bald nachdem die Felder bestellt waren, trat eine ununterbrochene Dürre von so langer Dauer ein und übte ihren Einfluß über ein Areal von so großer Ausdehnung aus, wie dies seit vielen Jahrzehnten nicht geschehen war.

Nicht sowohl die durch die späteren Ernteausfälle an sich erwachsenen Verluste waren es jedoch, welche auf die wirthschaftlichen Verhältnisse störend einwirkten, als vielmehr die wildeste, zu beständigen und unberechenbaren Preisschwankungen führende Spekulation, für welche die unsicheren Ernteaussichten einen Anhaltspunkt boten, und welche zugleich den Beweis für die fast unumschränkte Herrschaft der Cliquen über Handel und Verkehr des Landes geliefert hat.

Gegen die vorjährige Getreideernte von 2 718 193 501 Bushel im Werthe von 1361 Millionen Dollars ergab diejenige des Berichtjahres nur 2 063 029 570 Bushel von geringerer Qualität, eine Abnahme um 24 pCt., welche anscheinend durch den in Folge der Spekulation gesteigerten Werth der auf 1465 Millionen Dollars geschätzten Ernte für das Land reichlich ausgeglichen wurde. Die Wertherhöhung kam indessen zum geringsten Theil dem Produzenten zu Gute und bürdete dem Konsumenten des Inlandes die Last einer entsprechenden Steigerung der Preise für alle Lebensmittel auf.

Im Uebrigen waren noch aus dem Vorjahre nicht geringe Vorräthe an Weizen und Mais vorhanden, während die Ernte des Berichtjahres nicht allein für den vollen einheimischen Bedarf ausreichte, sondern mit jenen Vorräthen einen Ueberschuß für den Weltmarkt zur Verfügung stellte, welcher mehr als die Hälfte des vorjährigen betrug.

Dennoch wurden schon die ersten Anzeichen, die ein minder günstiges Erntejahr erwarten ließen, von den mit Kapital reich ausgerüsteten Cliquen auf den Geld-, Getreide- und Baumwollen-Börsen zu Marktmanipulationen ausgebeutet, welche den Markt in fieberhafter Aufregung erhielten und durch eine rücksichtslose Preissteigerung schließlich die überseeische Ausfuhr landwirthschaftlicher Produkte fast gänzlich abschnitten.

Zur Veranschaulichung des Grades, in welchem in den Handelsmetropolen des Landes das Börsenspiel das legitime Geschäft überwuchert, genügt die Erwähnung des Mißverhältnisses, in welchem die auf der Börse von New-York im Laufe des Berichtjahres abgeschlossenen rein spekulativen Verkäufe von Baumwolle, Weizen, Mais und Hafer zu dem Umsatz dieser Produkte stehen, soweit die im dortigen Markte wirklich vorhandenen Vorräthe thatsächlich für Handelszwecke veräußert und den Käufern überliefert wurden.

Es beliefen sich die Umsätze

	im Börsenspiel Dollars	im legitimen Handel von Dollars
Baumwolle auf durchschnittlich	1 729 000 000	18 600 000
Weizen ... „ „	600 000 000	60 000 000
Mais..... „ „	133 000 000	32 000 000
Hafer .... „ „	17 000 000	5 000 000
zusammen	2 479 000 000	115 600 000

Schrankenlose Spekulation, verminderte Ueberschüsse von Getreide für die Ausfuhr, sowie die günstigeren Ernten in Europa ließen den Getreide-Export um 69 175 281 Bushel, im Schätzwerthe von 52 818 299 Dollars hinter demjenigen des Vorjahres zurückbleiben. Trotzdem schloß die Abrechnung mit dem Auslande am Ende des Berichtjahres mit einem Saldo zu Gunsten der Vereinigten Staaten von 114 Millionen Dollars, eine Abnahme gegen das Vorjahr von nur 8 Millionen.

Die Befürchtungen eines den wirthschaftlichen Verhältnissen nachtheiligen Umschwunges der inneren und insbesondere der Finanzpolitik der Bundesregierung, welche sich an den Tod des Präsidenten knüpften, wirkten für die Dauer von dessen Dahinsiechen einigermaßen lähmend auf die Unternehmungslust in allen Geschäftskreisen. In geringerem Maße berührt von diesen Befürchtungen, welche sich zum Glück des Landes als grundlos erwiesen, blieb das Treiben der Börsenspekulation, welches nur zu bereitwillige Unterstützung bei den Banken fand.

Für die Letzteren, und damit für die Spekulanten auf den Fondsbörsen, wurden andererseits die Verhandlungen zu einer Quelle der Unsicherheit, welche während des Monats Februar im Kongreß über die Umwandlung der 4½prozentigen Bundesobligationen in 3prozentige gepflogen wurden; die Verhandlungen kamen am 2. März des Berichtjahres in dem Erlasse eines Gesetzes zum Abschluß, welches die Ausgabe von Banknoten beschränkte und durch sonstige Bestimmungen diesem Zweige des Bankgeschäftes die Grundlage eines befriedigenden Betriebes entzog. Zahlreiche Banken von New-York verzichteten alsbald auf das Privileg und sandten, unter Rückforderung der als Kaution hinterlegten Bundesobligationen, ihre Noten im Gesammtbetrage von über 19 Millionen Dollars dem Bundesschatzamt ein. Die unmittelbare Folge dieser Verminderung der Tauschmittel war eine sehr ernstliche Geldklemme in New-York. Ein gleicher Schritt stand unzweifelhaft von der Mehrzahl der Nationalbanken des Landes zu erwarten. Angesichts der damit drohenden Gefahr einer allgemeinen Geldkrise versagte der Präsident ohne Verzug dem Gesetze seine Zustimmung.

Weitere die Sicherheit kaufmännischer Berechnung gefährdende Einflüsse erwuchsen insofern aus den trüben Ernteaussichten, als die letzteren für die Eisenbahn-Magnaten, welche die den Frachtverkehr zwischen dem Westen und der Ostküste vermittelnden großen Bahn-

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 589.

linien beherrschen, die Veranlassung zu Börsenspekulationen wurden, mittelst deren man hoffte, die zur Zeit noch hochwerthigen Aktien dieser Bahnen im Markte abzusetzen, um sie in der Voraussicht eines stark verminderten Produktentransportes später zu wohlfeilen Preisen wieder einzukaufen. Allein die Spekulation wurde nicht in vollem Einverständniß durchgeführt und hatte in der zweiten Hälfte des Berichtjahres eine erbitterte Konkurrenzfehde zur Folge, welche durch unaufhörliche Aenderungen der Frachtraten in hohem Grade störend in den geordneten kaufmännischen Vertrieb von Waaren und Produkten eingriffen.

Der Bau von 8600 Meilen neuer Eisenbahnen im Berichtjahr erheischte etwa 25 000 Dollars pro Meile, einen Kostenaufwand von über 215 Millionen Dollars. Manche dieser Bahnen, namentlich die im fernen Südwesten fertig gestellten Linien, werden für lange Zeit hinaus auf einen lohnenden Betrieb nicht rechnen können. Andere dieser neu errichteten Linien konkurriren mit bereits bestehenden, deren Bau kostspieliger war, und deren Kapitalanlagen unter dem Mitbewerb an produktivem Werthe verlieren müssen. Große Summen wurden außerdem für den Zweck verwandt, die Betriebsfähigkeit älterer Bahnen zu erhöhen. Bedeutende Beträge verfügbaren Kapitals gelangten in dieser Weise zu fester, zum Theil unproduktiver Anlage.

Allein Besorgnisse eines derartigen Vorgängen entspringenden Rückschlages, wie desjenigen, welcher in der Krisis von 1873 zum Austrag kam, haben nicht vermocht, das Vertrauen auf die unaufhaltsame, in zunehmendem Verhältniß fortschreitende Entwickelung der wirthschaftlichen Hülfsquellen der Vereinigten Staaten bei den Kapitalisten des In- und Auslandes herabzustimmen. Nie zuvor fand sich Kapital in solcher Fülle und so bereit, wie im Laufe des Berichtjahres, für Unternehmungen jeder Art und insbesondere für den Bau von Eisenbahnen, welche für die gesammte wirthschaftliche Bewegung des Landes die unentbehrliche Grundlage bilden.

In jenem, jetzt schwer zu erschütternden Vertrauen des Amerikanischen Geschäftsmannes liegt der hauptsächliche Erklärungsgrund dafür, daß aus den angeführten Ereignissen des Berichtjahres keine den ökonomischen Fortschritt hemmenden Folgen erwachsen sind. Auch erscheint ein solches Vertrauen durch die am besten aus den Bankausgleichen der 25 bedeutendsten Handelsplätze der Union ersichtliche starke Zunahme des Umsatzes im Binnenhandel, wie durch die Erwägung wohl gerechtfertigt, daß die außerordentliche Thätigkeit in allen Zweigen der Produktion, des Handels und Verkehrs den mannigfaltigen und wachsenden Bedürfnissen eines in großartiger Entwickelung begriffenen, mit Hülfsquellen jeder Art reich ausgestatteten Landes entspricht und Rechnung trägt.

Der durch die Clearing Houses in den gedachten Städten vermittelte Umsatz von Wechseln und sonstigen Zahlungsanweisungen bezifferte sich in den Jahren

1878	auf	28 351 200 000	Dollars,
1879	„	39 160 200 000	„
1880	„	50 766 300 000	„
1881	„	64 282 200 000	„

und ergiebt für das Berichtjahr eine Geschäftszunahme im Vergleich mit dem Vorjahre um 26,6 pCt.

Die vorstehenden Zahlen schließen den im Börsenspiel erfolgten Umsatz ein, welcher in dem Berichtjahre in New-York und Chicago, den beiden Hauptsitzen der Spekulation, ein besonders starker war. Nur für New-York läßt sich annähernd der Umfang desjenigen Antheiles an dem auf 49 326 900 000 Dollars (gegen 38 614 400 000 Dollars im Jahre 1880) berechneten Geschäftsumsätze der Stadt feststellen, welcher in dem unproduktiven Austausch von Spekulationswerthen seinen Grund hatte. Dieser Antheil wird auf 17 893 365 694 Dollars veranschlagt. Nach Ausscheidung des letzterwähnten Betrages würde sich der aus dem produktiven Geschäftsbetrieb in New-York und den übrigen Handelsstädten des Landes erwachsene Umsatz auf 46 388 900 000 Dollars (gegen den entsprechenden des Vorjahres von 37 962 000 000 Doll.) belaufen, jedoch noch den nicht zu ermittelnden Betrag des in Chicago auf die Vereinigung bloßer Spekulationswetten entfallenden Theiles der hiesigen Bankausgleiche in sich begreifen.

Mit Einschluß dieses letzteren Theiles stieg der Werth des gesammten Geschäftsumsatzes von Chicago nach den Ausweisen des Clearing House auf 2 249 100 000 Dollars im Berichtjahre (gegen 1 725 700 000 Dollars in 1880), eine Werthzunahme um 523 400 000 Dollars oder um 30,3 pCt.

Die Bankausgleiche umfassen auch die dem Gesammtumfange nach nicht unbedeutenden, indessen ebenfalls nicht zu ermittelnden Beträge, welche in Form von Noten oder Zahlungsanweisungen im geschäftlichen Kleinbetrieb ausgetauscht werden.

Im Allgemeinen läßt sich der thatsächliche Fortschritt am besten nach dem Gesammtwerthe einerseits der aus erster Hand in dem Großhandel zum Umsatz gelangten Waaren und Produkte, andererseits der im Laufe des Jahres fertig gestellten Erzeugnisse der Industrie bemessen.

Für das Berichtjahr ergeben die Schätzungen der Verkaufswerthe

der im Großhandel umgesetzten	Dollars
landwirthschaftlichen Produkte	377 000 000
und Waaren	423 000 000
sowie der gedachten industriellen Erzeugnisse	309 000 000
	1 109 000 000
nach Abzug des Werthes solcher Erzeugnisse, welche im hiesigen Markte abgesetzt wurden und als Waaren bereits verrechnet sind	94 000 000
einen Gesammtbetrag von ..	1 015 000 000
und im Vergleiche mit demjenigen des Vorjahres ..	900 000 000
eine Zunahme um ..	115 000 000

oder um 12,8 pCt., bezüglich deren nicht unberücksichtigt bleiben darf, daß die Preise der Produkte und Waaren durch die Spekulation gegen das Vorjahr eine Steigerung um 10 bis 50 pCt. erfahren hatten.

Die in der nachfolgenden Darstellung enthaltenen statistischen Uebersichten werden die Handelsbewegung der Stadt in den hauptsächlichsten Geschäftszweigen veranschaulichen.

I. Handel in landwirthschaftlichen Erzeugnissen.

In dem Produktenhandel von Chicago nimmt neben den Bodenerzeugnissen der Vertrieb thierischer Erzeugnisse, namentlich von Provisionen und Schlachtvieh, eine hervorragende Stellung ein. Um die Bildung eines Urtheils über die voraussichtliche weitere Entwickelung der Getreideproduktion des Westens, welche für die zukünftige Gestaltung der Handelsinteressen der Stadt von größter Bedeutung ist, soweit wie thunlich zu ermöglichen, waren in dem vorjährigen Berichte die wenigen Anhaltspunkte dargelegt worden, welche sich aus den allein einigermaßen zuverlässigen statistischen Ermittelungen der Bundesbehörden hatten entnehmen lassen.

Hinsichtlich des Umfanges, in welchem die Viehzucht des Westens, welche für die Zukunft von Chicago von gleicher Bedeutung ist, einer weiteren Zunahme fähig ist, lassen sich leider nur Vermuthungen aussprechen. Für Berechnungen fehlt überall eine zuverlässige statistische Grundlage.

Das Gebiet, in welchem mit den geringsten Kosten durch die Weidewirthschaft Vieh produzirt werden kann, umfaßt weit ausgedehnte Strecken wüster, wasserarmer, für den Ackerbau völlig ungeeigneter Ländereien in den Staaten und Territorien von Oregon, Washington, Nevada, Idaho, Montana, Wyoming, Utah, New-Mexiko, Colorado, Arizona, Dakota und dem den Indianern vertragsmäßig reservirten Indian Territory. Jene Ländereien bilden etwa zwei Drittel des gesammten Areals der genannten Staaten und Territorien und den der Bundesregierung gehörigen und von dieser zur kostenfreien Benutzung überlassenen Weidegrund für zahlreiche Heerden von Rindvieh, welches sich von dem auf den dürren Steppen dürftig wachsenden Grase nährt. In Utah giebt es Gegenden, in welchen 1000 Acker für die Erhaltung eines einzigen Stückes Rindvieh erforderlich sein würden, während dafür in den günstigsten Lagen durchschnittlich nur 5 bis 10 Acker in Rechnung gestellt werden. Die Ermittelungen des letzten Census der Hausthiere in den einzelnen Staaten und Territorien sind noch nicht veröffentlicht; es läßt sich daher nicht mit Bestimmtheit die Zahl des auf diesen freien Weidegründen gezüchteten Rindviehs angeben. Nach dem, was von den Censusermittelungen auf indirektem Wege bekannt geworden ist, wird diese Zahl auf gegen 2½ Millionen Stück veranschlagt werden können.

Ob eine erhebliche Steigerung der Produktion von Vieh in dem bezeichneten Gebiete erwartet werden kann, ist fraglich.

Die Anzahl der Wasserquellen, von deren Vorhandensein die Benutzung der umliegenden Ländereien für die Viehzucht abhängt, ist im Verhältniß zu dem Areal des ganzen Steppengebietes eine geringe. Die in dieser Beziehung besten Gegenden sind von Züchtern bereits in Besitz genommen, welche die Quellen unter dem Heimstätte-Gesetz zu vollem Eigenthum erworben haben. Neuen Unternehmern, welche sich auf die Steppenviehzucht verlegen wollen, beginnt es schwer zu fallen, geeignete Weidegründe zu finden.

Dazu kommt die vielfach bezeugte Thatsache, daß auf den alten Weidegründen das Steppengras im Aussterben begriffen ist, weil der Umstand, daß dasselbe eine zu starke Abweidung nicht verträgt, bei der Bewirthschaftung nicht beachtet wird. In vielen Gegenden sind schon die Züchter mit ihren Heerden einander zu nahe im Verhältniß zu der Weidefähigkeit der benutzten Ländereien, so daß dort die vollständige Abnutzung und die mit dem Verschwinden des Grases eintretende Werthlosigkeit derselben in kurzer Zeit erfolgen muß. Zwar werden jährlich neue Weidegründe von Züchtern gesucht und gefunden. Allein es scheint, nach Aeußerungen von Sachverständigen zu urtheilen, als ob die Erschöpfung der alten Weidegründe in ziemlich demselben Maße fortschreite, in welchem neue Ländereien der Weidewirthschaft zugänglich gemacht werden.

Endlich hat die Viehzüchtung auf den Steppen (Western Plains), welche ohne Kapital, Erfahrung und persönliche Ueberwachung des Unternehmens überhaupt nicht mit Aussicht auf Erfolg betrieben werden kann, mit klimatischen Einflüssen zu rechnen, welche nicht selten im Sommer durch lang anhaltende, die Gräser verdorrende Hitze, im Winter durch eisige Kälte und furchtbare Schneestürme starke Verluste an Thieren verursachen und den Durchschnittsgewinn des Geschäftes schmälern.

In Berücksichtigung aller dieser Umstände ist in Amerikanischen Fachblättern die Ansicht ausgesprochen worden, daß die Weidewirthschaft auf den freien Ländereien der Western Plains, wenn nicht ihren Höhepunkt schon erreicht hat, demselben mindestens sehr nahe ist. Nur ein ganz geringer Theil des kahlen Steppengebietes scheint der künstlichen Bewässerung fähig, deren kostspielige Einführung wohl im Interesse des Ackerbaues, nicht aber in demjenigen der Weidewirthschaft in ferner Zeit versucht werden mag. Der bei dieser Sachlage vorauszusehende Rückgang der Steppenviehzucht wäre nur in der Weise zu hemmen, daß den Viehzüchtern der Erwerb der Ländereien zu einem entsprechend niedrigen Preise durch Pacht oder Ankauf von der Bundesregierung ermöglicht wird. Das eigene Interesse der Pächter oder Eigenthümer würde dann der rücksichtslosen Ausbeutung der Weideländereien eine Schranke setzen und zu sorgfältigerer Bewirthschaftung drängen. Eine Gesetzgebung in dieser Richtung wird in den interessirten Kreisen wie im Kongreß bereits befürwortet. Indessen bevor gesetzliche Bestimmungen hinsichtlich der Art der Verfügung über die fraglichen Ländereien zur Reife gelangen, werden wohl noch viele Jahre vorübergehen. Selbstverständlich würde die Viehzucht auf den dürren wasserarmen Steppen auch bei einem etwaigen vielfach in Vorschlag gebrachten Pachtzins von nur 3 Cents oder einem Kaufpreis von nur 10 Cents pro Acker einen wesentlichen Unterschied in den Produktionskosten von Vieh und damit in dessen Verwerthbarkeit im Weltmarkt bedingen.

In gleicher Weise wird die Züchtung von Schlachtvieh in großem Maßstabe auch noch in Californien, ganz besonders aber in Texas betrieben. In diesen Staaten sind jedoch die Viehzüchter meistens Großgrundbesitzer und wirthschaften auf eigenen Zuchtmeiereien.

Im Jahre 1879 bezifferte sich den Ermittelungen des letzten Census zufolge die Anzahl des Rindviehs in Texas, von wo der größere Theil der Heerden auf den Western Plains herstammt, auf 4⅓ Millionen, in dem Weidegebiet der sämmtlichen vorgenannten Staaten und Territorien auf 6 921 610 Stück.

Das in Texas gezüchtete Vieh ist von geringerer Qualität und der Abstammung nach von Spanischer Race, welche jedoch seit ihrer Einführung in Amerika durch die Spanier im Verlaufe der Zeit entartete. Dagegen hat sich das von den ersten Ansiedlern aus England nach den östlichen Staaten übergeführte Rindvieh mit außerordentlichem Erfolge akklimatisirt und bildet als die eigentliche einheimische Race (Natives) der Vereinigten Staaten, in welchen es sich von Osten westwärts über das ganze Land ausgebreitet hat, den Kern aller Viehzucht. Die Versuche, in Texas das dortige Vieh durch Vollblut-, Shorthorn- und Hereford-Ochsen zu veredeln, welche in den Vereinigten Staaten für den Zweck bevorzugt werden, sind im Ganzen daran gescheitert, daß dieselben in der Regel alsbald am Texasfieber zu Grunde gehen. Mit mehr Erfolg ist andererseits die Veredelung der aus Texasvieh und Natives zusammengesetzten Steppenheerden versucht worden, — jedoch mit dem erfahrungsmäßigen Ergebniß, daß die Thiere im Verhältniß zu dem Grade ihrer Veredelung die Widerstandsfähigkeit gegen die Einflüsse der rauhen Winter auf den Steppen verlieren, daß sich daher die auf eine Erhöhung der Qualität abzielende Viehzüchtung innerhalb enger Grenzen bewegen muß.

In dem östlich von dem Weidegebiet der Western Plains belegenen Staaten des Maisgebietes, wie in den östlichen Staaten, in welchen überall die Farmwirthschaft vorherrscht, wird die Viehzucht vorzugsweise mit Rücksicht auf die Mästung von Schlachtvieh und auf die Molkerei, sowie mit Rücksicht auf die Produktion von veredeltem Züchtungsmaterial betrieben, durch welches die Race der Natives allmälig auf die höchste Stufe der Ergiebigkeit für Schlacht- und Molkereizwecke gebracht werden soll.

Zur Mästung wird größtentheils nur Texas- und Steppenvieh verwandt, welches den Hauptbestandtheil des Fleischkonsums in den Vereinigten Staaten liefert.

Den Fortschritt der Viehzucht mit Rücksicht auf den Molkereibetrieb veranschaulichen die folgenden bekannt gewordenen Ziffern des letzten Census, nach welchem die Anzahl der Milchkühe während des letzten Jahrzehnds in den Staaten

	1870 Stück	1880 Stück
Michigan	250 859	384 573
Ohio	554 390	767 044
Indiana	393 736	504 544
Illinois	640 321	865 915
Wisconsin	308 377	478 376
Minnesota	121 467	275 539
Jowa	369 811	854 097
Missouri	398 515	661 405
Kansas	213 440	418 333
Nebraska	28 940	141 609
	3 279 856	5 351 435

um 2 071 094 Stück oder um 61 pCt. zugenommen hat.

Die Zucht von Rassenvieh wird namentlich in Kentucky, Illinois, Jowa und Missouri betrieben. Keine Kosten werden gescheut, um das beste Züchtungsmaterial von England und dem Kontinent zu beschaffen. Mit größter Umsicht und Sorgfalt werden nach Englischem Vorbilde die Züchtungsversuche angestellt, um die ergiebigsten und für das Land geeignetsten Rassen zu ermitteln. Verschiedene Heerdenbücher sind erschienen, und Züchtungsvereine bestehen in fast allen Staaten des Westens und Ostens, welche im Verein mit den Staatsbehörden für Ackerbau bestrebt sind, durch häufige Viehausstellungen wie durch belehrende Veröffentlichungen das Interesse der Farmer des Landes zur Veredelung der Hausthiere zu wecken und rege zu erhalten. Unzweifelhaft wird seiner Zeit das Ziel einer allgemeinen Veredelung der einheimischen Rasse erreicht werden. Allein mit rascheren Schritten wird man sich diesem Ziele erst dann nähern, wenn der intensive Farmbetrieb zur zwingenden Nothwendigkeit wird. Doch ist schon jetzt die Anzahl der veredelten Thiere, namentlich in den letztgenannten Staaten, eine nicht geringe. Auch wird von der mittleren und geringeren Klasse der Farmer, welche den überwiegenden Bestandtheil der ackerbautreibenden Bevölkerung bilden, sehr wohl erkannt, daß veredeltes Vieh (graded cattle) durchschnittlich um ein Drittel schwerer wiegt und im Markte um ein Viertheil pro Pfund höher bezahlt wird als das einheimische (natives). Noch aber betreiben die Züchter von Vollblutthieren das Geschäft zu ausschließlich als eine Handelsspekulation zur Erlangung von Preisen, welche jener großen Mehrzahl der Farmer den Ankauf von Züchtungsmaterial sehr erschwert, wenn nicht unmöglich macht.

Den angedeuteten Einflüssen, welche die Fortentwickelung der Rindviehzucht theils fördern, theils hemmen, ist auch die Schafzucht mehr oder weniger unterworfen. Die letztere hat den Hauptanstoß zu ihrer außerordentlichen Entwickelung durch den hohen Schutzzoll auf Wolle erhalten und wird für den Zweck der Produktion dieses Artikels durch Weidewirthschaft in großem Maßstabe, namentlich in New-Mexiko, sodann in Colorado und den westlichen Hälften von Kansas und Nebraska betrieben. In den übrigen Theilen des Landes wird gleichmäßig der Erzeugung von Wolle und Fleisch Aufmerksamkeit geschenkt. Behufs der größtmöglichen Erhöhung der Qualität sowohl von Wolle wie Fleisch wird die Veredelung der vorhandenen Rasse überall von den Ackerbaugesellschaften und Züchtungsvereinen fortwährend auf das Dringendste anempfohlen. Die Züchter von edlem Rassenvieh senden auf alle landwirthschaftlichen Ausstellungen vorzügliches Züchtungsmaterial. Allein auch die Schafzucht bedarf zur Hebung der Qualität des Produktes der intensiven Wirthschaft, und die Veredelung der einheimischen Rasse wird nur allmälig in dem Verhältniß zunehmen, in welchem sich nach und nach der Uebergang von dem extensiven zum intensiven Betrieb vollzieht.

Die Zucht von Schweinen wird unzweifelhaft mit der Maiskultur gleichmäßig und stetig fortschreiten. Diese für den Amerikanischen Farmer unentbehrliche Viehgattung ist überall, namentlich aber in allen westlichen Staaten, mit großem Erfolge veredelt worden, so daß die alte einheimische Rasse fast ganz verschwunden ist. Die noch immer mit Eifer fortgesetzten Züchtungsversuche beginnen nach dem Urtheile Sachverständiger, darin zu irren, daß eine übermäßige Entwickelung einzelner Eigenschaften, besonders der Fähigkeit zur Fettbildung, auf Kosten eines gesunden Organismus angestrebt wird.

Der Ueberschuß der Produktion von Schweinen wird auch in Zukunft vorzugsweise in der Form von Provisionen zur überseeischen Ausfuhr gelangen.

Der lohnende Export von lebenden Thieren hängt weit mehr noch als derjenige von Weizen von der Höhe der Transportkosten, namentlich der mit dem Seetransport verbundenen, ab, bei welchem die Fracht dem Kubikinhalt, nicht dem Gewicht nach berechnet wird.

Der Viehbestand in den letzten 4 Censusjahren

	1849	1859	1869	1879
Milchkühe	6 385 094	8 728 862	8 935 332	12 442 137
Zuchtochsen	1 700 694	2 240 075	1 319 271	999 092
Sonstiges Rindvieh	10 293 069	14 671 400	13 566 005	22 466 562
zusammen	18 378 857	25 640 337	23 820 608	35 907 791
Schweine	30 354 213	32 555 267	25 134 569	47 688 371
Schafe	21 723 220	23 317 756	28 477 951	51 183 903

ergiebt auf 100 Einwohner

in den Jahren	Rinder Stück	Schweine Stück	Schafe Stück
1849/1850	79	130	93
1859/1860	81	104	74
1869/1870	62	65	74
1879/1880	72	95	102

Dafür, wie sich bei diesem Reichthum an Material für die Hervorbringung thierischer Erzeugnisse, welcher nur im Laufe des vorletzten Jahrzehnds durch den Krieg mit dem Süden eine vorübergehende Abnahme erfuhr, unter Berücksichtigung aller die Produktion hemmenden Einflüsse von Klima, Seuchen und sonstigen Einwirkungen im Durchschnitt einerseits das Maß der jährlichen Produktion, andererseits das Maß der inländischen Konsumtion stellt, fehlen alle und jegliche Anhaltspunkte der Berechnung. Die statistische Ermittelung der dabei in Betracht kommenden Faktoren ist mit zu großen Schwierigkeiten verknüpft.

Hinsichtlich des einheimischen Konsums läßt sich nur im Allgemeinen sagen, daß derselbe ein sehr starker ist. In den Vereinigten Staaten ist die angestrengteste Arbeit Vorbedingung des Fortkommens, das Klima überall von zehrender Wirkung auf den Organismus, so daß ein reichlicher Fleischgenuß für die Erhaltung der Arbeitskraft unerläßlich wird. Der Konsum ist daher mit der raschen Zunahme derjenigen Schichten der Bevölkerung fortwährend im Steigen begriffen, welche in den sich in immer größerem Ver-

hältniß erweiternden und vermehrenden Zweigen der Industrie, des Verkehrs und des Handels Beschäftigung finden.

Die Censusermittelungen für das Jahr 1880 bezüglich der Vertheilung des Viehbestandes auf die einzelnen Staaten und Territorien sind noch nicht amtlich veröffentlicht. Dieselben würden wenigstens eine Grundlage zur Ermittelung des Verhältnisses bieten, in welchem dieselben im Vergleiche mit ihrer Bevölkerung Ueberschüsse produziren, beziehungsweise Ausfälle für den eigenen Konsum zu decken haben.

Jedenfalls liefert die Zunahme des Amerikanischen Exportes von thierischen Erzeugnissen jeder Art den Beweis für die Fülle des vorhandenen Materials, dessen Produktion, abgesehen von der Weidewirthschaft in Texas und den Western Plains, in dem Mais- und Weizengebiet insofern noch einer starken Zunahme fähig und sicher ist, als in diesem Gebiete von dem Farmer durchschnittlich nur etwa 60 pCt. des Farmlandes bebaut werden, der Rest aber für die Kultur von nahrhaften Gräsern und damit für die Züchtung von schwerem und veredelten Mastvieh vorzüglich geeignet ist, dessen höherer Werth in besserem Verhältniß zu den Kosten des Transportes im Inlande wie über See steht.

Die Entwickelung dieser Ausfuhr in Zukunft wird davon abhängen, ob im Englischen Markte auch nach einer etwaigen Aufhebung der den Import von Amerikanischem Rindvieh beschränkenden Anordnungen der Englischen Regierung das Amerikanische Produkt in einer Qualität und zu Preisen abgesetzt werden kann, welche einen erfolgreichen Wettbewerb in jenem Markte mit den Produkten der dort konkurrirenden Länder, namentlich Australiens, möglich machen. Die Grundbedingungen eines solchen Erfolges sind eine erhebliche Verminderung der Transportkosten und Seeversicherung, sowie der starken Verluste lebenden Viehes in Folge mangelhafter Schiffseinrichtungen, sodann eine Verminderung der Produktionskosten von geeignetem Mastvieh durch Veredelung des gesammten Viehstandes und rationellere Methoden der Fütterung. In den landwirthschaftlichen Kreisen werden diese Bedingungen als Probleme anerkannt, an deren Lösung man mit unerschütterlichem Vertrauen auf künftigen Erfolg arbeitet. Sofern sich der Amerikanische Geist gerade in der rastlosen Erfindung und Herstellung der für die Erreichung eines bestimmten Zweckes geeignetsten Mittel am glänzendsten bewährt, ist dieses Vertrauen wohlbegründet. Dennoch wird es nach der geschilderten Lage aller einschlägigen Verhältnisse noch längerer Zeit bedürfen, um diese Verhältnisse so zu gestalten, daß der angestrebte Erfolg als gesichert betrachtet werden kann.

Unzweifelhaft wird sich die Verschiebung des Mittelpunktes der Amerikanischen Weizenproduktion nach denjenigen Staaten des Nordwestens, welche nördlich von dem Michigan-See belegen sind, im Verlaufe eines Jahrzehnds vollziehen, gleichzeitig aber ein System von theils geplanten, theils schon im Bau begriffenen Verkehrsstraßen vollendet werden, auf welchen die Exportüberschüsse jener Staaten auf dem kürzesten Wege mit Umgehung des zu kostspieligen Transportes über Chicago dem Osten zugeführt werden können. Während in Folge dessen die kommerzielle Bedeutung der Stadt als leitender Markt für den Vertrieb von Weizen eine starke Einbuße erleiden müßte, wird dieselbe andererseits mit der Zunahme der Viehzucht in dem Maisgebiet und auf den Western Plains an Bedeutung als der größte Markt für Schlachtvieh immer mehr gewinnen, weil das gedachte Gebiet nebst den Steppen das eigentliche Hinterland von Chicago bildet.

Der Produktenumsatz der Stadt im Berichtjahre erscheint in den folgenden Zusammenstellungen im Vergleich mit den berichtigten Ziffern für denjenigen des Vorjahres.

1. Mehl und Getreide.

Zufuhr:

	1881	1880
Mehl, Fässer[1]	4 957 000	3 215 389
Weizen, Bushels	15 122 000	23 541 607
Mais, „	78 312 000	97 272 844
Hafer, „	25 007 000	23 490 915
Roggen, „	1 463 000	1 869 218
Gerste, „	6 582 000	5 211 536
zusammen Bushels	148 823 000	165 855 370

Versandt wurden:

	1881	1880
Mehl, Fässer[1]	4 654 000	2 862 737
Weizen, Bushels	17 483 000	22 796 288
Mais, „	74 284 000	93 572 934
Hafer, „	23 228 000	20 649 427
Roggen, „	1 179 000	1 365 165
Gerste, „	3 081 000	3 110 985
zusammen Bushels	140 198 000	154 377 115

Die aus der vorstehenden Uebersicht sich ergebende bedeutende Abnahme in der Handelsbewegung von Brotstoffen hatte vornehmlich ihren Grund in den theilweisen Fehlernten des Berichtjahres, in Folge deren die Erträge von Weizen um 22 pCt., von Mais um 31, von Roggen um 27, von Gerste um 9 und von Hafer um 0,3 pCt. geringer ausgefallen waren, als diejenigen des Vorjahres. Sodann konnte die maßlose Spekulation, welche durch die ersten Anzeichen einer schlechteren Getreideernte wachgerufen wurde und Chicago zum Ausgangspunkt und Feld ihrer Thätigkeit machte, nicht verfehlen, den natürlichen Fluß der Getreidebewegung stark zu hemmen.

Die ohne Unterbrechung andauernde Aufregung, in welcher die Spekulation namentlich den Markt für Weizen und Mais erhielt, kam in Preissteigerungen und Preisschwankungen zum Ausdruck, wie sie vordem noch nie stattgefunden hatten.

Die stellten sich für:	niedrigsten Dollars	höchsten Dollars	Durchschnittspreise Dollars
Mehl (extrafein) aus Sommerweizen ... auf	4,75	7,50	
Mehl (extrafein) aus Winterweizen ... auf	5,00	8,25	
Mehl, Standard Patents „	6,00	8,25	
Nr. 2 Sommerweizen ... „	95⅜	1,43⅛	1,14,48
gegen 1880 ... „	86½	1,32½	1,05⅝
Nr. 2 Mais ... „	35¾	76¾	49¾
gegen 1880 ... „	31½	44½	37,68
Hafer ... „	29	47½	37,70
gegen 1880 ... „	22⅜	35¾	29,72
Roggen ... „	80	1,20¾	99⅜
gegen 1880 ... „	59½	91½	77,10
Gerste ... „	68	1,03	84,60
gegen 1880 ... „	52		

Am 31. Dezember des Berichtjahres wurden in Liverpool Amerikanischer Sommerweizen um 15 bis 16 Cents, Amerikanischer Mais um 5½ Cents, dagegen in Chicago um 30 Cents und bezüglich um 26 Cents pro Bushel höher notirt, als im Vorjahre.

[1]) Zu 4½ Bushels das Faß.

2. Provisionen.

Zufuhr:

		1881	1880
Rindfleisch	Kisten	2 100	6 282
Speck	Fässer	52 800	39 091
Schweinefleisch	Tonnen	69 660	82 219
Schmalz	„	30 885	34 194
Talg	„	10 330	9 290
Geschlachtete Schweine	Stück	53 700	89 102

Versandt wurden:

		1881	1880
Rindfleisch	Kisten	111 300	117 202
Speck	Fässer	317 400	376 324
Schweinefleisch	Tonnen	393 450	479 018
Schmalz	„	136 870	166 770
Talg	„	10 385	15 217
Geschlachtete Schweine	Stück	36 800	33 194

Die gleichen Ursachen, welche eine Abnahme in dem Umsatz von Getreide herbeiführten, bedingten die Abnahme des Umsatzes von Provisionen, welche die vorstehenden Ziffern bekunden. Ebenso bedingten die im Einklang mit der Preisbewegung von Getreide erfolgenden spekulativen Preissteigerungen von Provisionen einen sehr erheblichen Rückgang in deren überseeischer Ausfuhr. In Deutschland standen die Preise für Artikel dieser Art während der letzten 4 Monate des Berichtjahres um durchschnittlich 1 Cent pro Pfund unter dem Kostenpreis der aus Amerika eingeführten Artikel.

Die Preise stellten sich im Vergleiche mit dem Vorjahre wie folgt:

		niedrigster Dollars	höchster Dollars	Durchschnittspreis Dollars
Speck	1881	12,22½	20,00	16,48
	1880	9,25	19,00	13,24½
Schmalz	1881	8,37½	13,00	10,91
	1880	6,27½	8,77½	7,44
Schweinefleisch	1881	6,50	10,55	8,44
	1880	5,85	8,50	6,83

3. Lebendes Vieh.

Während der Umsatz von Getreide und Provisionen im Berichtjahre eine Abnahme erfuhr, gestaltete sich derjenige von Schlachtvieh günstiger als im Vorjahre. Den Berechnungen der hiesigen Union Stock Yard and Transit Company zufolge betrug die

Zufuhr

von	Rindvieh Stück	Schweinen Stück	Schafen Stück
in 1881	1 547 498	6 474 844	493 624
„ 1880	1 383 477	7 059 355	335 810
somit...	164 021 mehr	584 511 weniger	157 814 mehr

als im Vorjahre.

Versandt wurden

	Rindvieh Stück	Schweine Stück	Schafe Stück
in 1881	976 430	1 285 462	249 078
„ 1880	886 614	1 394 990	156 510
eine Zunahme um	89 816	Abn. um 109 528	Zun. um 92 568

gegen das Jahr 1880.

Der Rückgang in dem Umsatz von Schweinen war die Folge einer zum großen Theil aus der Fehlernte von Mais herrührenden, auf 1 Million Stück veranschlagten Verminderung der Produktion dieser Thiere in den Maisstaaten. Dagegen nahm im Berichtjahr der Umsatz von Rindvieh und Schafen trotzdem erheblich zu, daß der strenge Winter von 1880/81 sehr bedeutende Verluste unter den Rinder- und Schafheerden auf den Western Plains herbeigeführt hatte. Allein es sind, wie früher erwähnt, diese Heerden so umfang- und zahlreich, daß die Verluste ohne Einfluß auf die jährlich wachsende Zufuhr von Steppenvieh blieben.

Auch die Preise von Schlachtvieh empfingen aus der spekulativen Preiserhöhung von Getreide und Provisionen den Anstoß zu höheren Marktnotirungen und schwankten für Rindvieh gewöhnlicher und mittlerer Qualität zwischen 2,75 und 4,25 Dollars beziehungsweise 5,50 und 6,90 Dollars, für Rindvieh bester Qualität zwischen 6 und 7 Dollars, eine durchschnittliche Zunahme um 75 Cents pro 100 Pfund im Vergleiche mit dem Vorjahre.

Eine noch stärkere Steigerung erfuhren die Preise für Schweine, für welche durchschnittlich von 1,25 bis 1,50 Dollars pro 100 Pfund mehr als im Vorjahre bezahlt wurde. Die Preise fluktuirten zwischen 4,40 und 5 Dollars für leichte Schweine, zwischen 6,50 und 7,50 Doll. für schwere Mastschweine.

Schafe gewöhnlicher Qualität brachten von 2 bis 4,75 Dollars, während die besseren Qualitäten, deren Angebot noch immer verhältnißmäßig sehr gering ist, mit 5 bis 6,50 Dollars pro 100 Pfund bezahlt wurden.

4. Sonstige Produkte.

Zufuhr:

		1881	1880
Steinkohle	Tonnen	3 444 100	2 706 088
Bauholz	Tausende Fuß	1 853 040	1 561 779
Schindeln	„ „	785 430	649 547
Salz	Fässer	1 169 420	1 707 446
Sämereien	Tonnen	135 300	122 965
Heu	„	56 700	46 739
Häute	„	37 800	36 562
Butter	„	33 005	33 669
Wolle	„	27 200	20 098
Besenkorn	„	10 400	6 312
Blei	„	28 000	15 000
Kartoffeln	Bushels	2 294 000	981 258

Versandt wurden:

		1881	1880
Steinkohle	Tonnen	656 000	621 996
Bauholz	Tausende Fuß	1 911 785	925 682
Schindeln	„ „	883 700	134 375
Salz	Fässer	950 650	1 062 028
Sämereien	Tonnen	121 750	97 808
Heu	„	12 860	15 446
Häute	„	40 520	38 150
Butter	„	28 300	29 985
Wolle	„	24 700	19 269
Besenkorn	„	7 500	5 630
Blei	„	13 000	17 800
Kartoffeln	Bushels	873 000	197 794

Wie die Handelsbewegung in den vorgenannten Produkten im Allgemeinen, so ist diejenige in Bauholz und Schindeln durch ihre Zunahme im Berichtjahre besonders bemerkenswerth. Chicago wird gegenwärtig als der größte Holzmarkt des Landes anerkannt, dessen Preisnotirungen für die übrigen Märkte maßgebend geworden sind. Der Holzhandel der Stadt bildet mit demjenigen in Getreide,

Provisionen und Schlachtvieh die Hauptgrundlage ihrer merkantilen Größe. Die Bezugsquellen des Artikels sind die Wälder von Michigan, Wisconsin und Minnesota, welche jedoch zufolge der Angaben des letzten Census durch fortdauernde Raubwirthschaft in absehbarer Zeit abgeholzt sein werden. Der im Censusjahr in den genannten Staaten vorhandene Bestand von Nadelholz wird im Ganzen auf etwa 82 000 Millionen Fuß Brettermaß abgeschätzt. Der Verbrauch, soweit sich derselbe nach den Quantitäten bemessen läßt, welche in den Sägemühlen des Nordwestens verarbeitet werden, wächst namentlich seit den drei letzten Jahren in demselben zunehmenden Verhältniß, in welchem die Besiedelung des Nordwestens, sowie der Eisenbahnbau und die Industrie in diesem Gebiete fortschreiten.

Das Produkt jener Mühlen bezifferte sich durchschnittlich in den Jahren

1873	auf Fuß Brettermaß	3 994 000 000
1874	„ „ „	3 751 000 000
1875	„ „ „	3 969 000 000
1876	„ „ „	3 879 000 000
1877	„ „ „	3 595 000 000
1878	„ „ „	3 629 000 000
1879	„ „ „	4 807 000 000
1880	„ „ „	5 651 000 000
1881	„ „ „	6 606 000 000
	zusammen	39 881 000 000

Bei gleichem Maße der jährlichen Produktion wird der Nadelholzbestand der Wälder in den genannten Staaten, falls nicht inzwischen durch Aufhebung des Schutzzolles auf Holz dem Holzprodukt von Kanada der Wettbewerb ermöglicht wird, in etwa 12 Jahren erschöpft sein, damit aber die Hauptgrundlage des hiesigen Holzhandels schwer erschüttert werden.

Bei der Berechnung sind die Verluste außer Betracht gelassen, welche von Zeit zu Zeit durch verheerende Waldbrände entstehen. Ersatz durch auf wissenschaftlichen Grundsätzen beruhende Pflege der Wälder wird so lange nicht erwartet werden können, als sich die Raubwirthschaft bezahlt und weder die zunächst betheiligten Kreise, noch die an extensiven Wirthschaftsbetrieb gewöhnte Masse des Volkes für Forstkultur Interesse hegen. Außerdem ist der Nachwuchs auf den abgeholzten Bodenflächen in der Regel äußerst dürftig und für Handelszwecke völlig unbrauchbar, weil die auf weite Strecken hin entblößte, in den andauernd heißen Sommern vertrocknende obere Erdschichte ohne Pflege die nährende Kraft verliert.

Der Werth der Produktenzufuhr

belief sich nach ungefährer Schätzung der betreffenden Erzeugnisse, und zwar:

		Dollars
von lebendem Vieh	auf	192 500 000
Brotstoffen	„	96 700 000
Butter, Käse, Wolle, Häuten	„	45 000 000
Provisionen, Talg und geschlachteten Schweinen	„	21 400 000
Sämereien, Kartoffeln, Salz und Besenkorn	„	12 450 000
Alkohol	„	300 000
Heu, Geflügel, frischem Obst, Eiern ꝛc.	„	5 400 000
sonstigen Produkten	„	3 250 000
im Ganzen	auf	377 000 000
gegen 1880		312 000 000
eine Zunahme um		65 000 000

oder ungefähr 21 pCt.

II. Waarenhandel.

Der Waarenumsatz im Großhandel, dessen Gesammtwerth auf 423 000 000 Dollars
gegen 1880 ... 388 500 000 „
veranschlagt wird, ist sonach im Berichtjahre
um den Betrag von ..... 34 500 000 Dollars
oder um etwa 8⅞ pCt. gewachsen.

Die Zunahme war besonders bemerkenswerth in dem

	Durchschnittswerth des Jahresumsatzes 1881	1880
von	Dollars	Dollars
Ellenwaaren und Teppichen ...	62 500 000	58 000 000
Putzwaaren	6 500 000	6 300 000
fertigen Kleidern für Herren ..	20 000 000	16 500 000
Bijouterien, Gold-, Silber-, silberplattirten und Bronzewaaren	7 250 000	6 500 000
Thon-, Porzellan- u. Tafelglaswaaren	2 800 000	2 600 000
Droguen, Chemikalien und Toilettegegenständen.....	6 050 000	5 500 000
Oel, Farben und gewöhnlichem Fensterglas	6 325 000	5 750 000
Musikinstrumenten u. Materialien	4 000 000	3 500 000
Eisenwaaren.....	15 750 000	15 000 000
Kolonialwaaren	3 000 000	2 000 000

Die Zunahme ist weniger einem vermehrten Waarenumsatze zuzuschreiben, als den höheren Preisnotirungen, welche durch die Rückwirkung der Spekulation in landwirthschaftlichen Produkten auf alle Zweige des Handels veranlaßt wurden.

Die Waarenfirmen der Stadt bezeichnen übereinstimmend die Geschäftsergebnisse des Berichtjahres als befriedigend, obwohl der äußerst scharfe Wettbewerb der übrigen Handelsstädte des Landes, insbesondere des Ostens, in den süd- und nordwestlichen Staaten und Territorien, sodann vermehrte Betriebskosten in Folge gesteigerter Miethen, erhöhter Gehaltsbezüge der Bediensteten u. dgl. den Reingewinn sehr einschränkten. Das Geschäft vollzog sich jedoch überall auf gesunder Grundlage. Die Kaufkraft der landwirthschaftlichen Bevölkerung des Westens, welche durch die letzten guten Jahre erstarkt war, zeigte keine Abnahme, so daß sich die Kleinhändler im Innern des Landes überall in der Lage befanden, ihren Verbindlichkeiten nachzukommen.

Die Erzeugnisse der ausländischen Industrie, welche im Berichtjahre umgesetzt wurden, gehörten denselben Waarengattungen an und bildeten durchschnittlich denselben Prozentsatz des gesammten Marktumsatzes dieser Gattungen wie im Vorjahre. Nur der Antheil importirter Ellenwaaren stieg von 25 auf 30 pCt., von welchen ungefähr 65 pCt. — gegen 60 pCt. in 1880 — aus den feinsten, und 35 pCt. — gegen 40 pCt. in 1880 — aus mittleren Qualitäten bestanden, ein Beweis für das in dem Nordwesten zunehmende Bedürfniß von Waaren der besten Qualität. Wie früher, lieferten Frankreich die feinsten Seidenstoffe und die Seidensammete, Deutschland und England zu ungefähr gleichen Theilen die mittleren, Amerika die geringeren Qualitäten von Seidenwaaren. Dagegen beherrschte die einheimische Baumwollenindustrie fast ausschließlich den Markt, in welchem ein geringer Prozentsatz von Fabrikaten aus Schottland (namentlich Ginghams) und Deutschland (namentlich Halsbinden und Halstücher) zum Umsatz gelangten, während über 50 pCt. des Marktvorrathes von Wollfabrikaten aus Europa bezogen waren. Die

importirten Wollenwaaren bestanden aus den feinsten und zum Theil aus mittleren Qualitäten, von welchen der stärkste Prozentsatz aus England, der Rest aus Frankreich und Deutschland stammte. Die Deutschen Baumwollsammete sind noch immer im ausschließlichen Besitze des Marktes. Etwa 10 pCt. des Umsatzes von Spitzen waren einheimischen Ursprungs und geringster Qualität; von den übrigen, aus feineren und mittleren Qualitäten bestehenden 90 pCt. lieferte England den größeren, Frankreich und die Schweiz den geringeren Theil. Die importirten 10 pCt. des Marktumsatzes von Putzwaaren (namentlich von künstlichen Blumen) kamen zum größten Theile aus Frankreich, der Rest aus England und Deutschland. Von dem auf etwa 30 pCt. des gesammten Umsatzes von Modewaaren geschätzten importirten Theile derselben lieferten Deutschland und Böhmen über 50 pCt., Frankreich etwa 30 pCt. und England 20 pCt. Frankreich blieb das Hauptbezugsland für Toilettegegenstände jeder Art, Deutschland für Spielsachen. Wie im Vorjahre, wurden über 60 pCt. der importirten 20 pCt. des Marktvorrathes von Droguen und Chemikalien aus Deutschland, der Rest aus England bezogen. Der Konsum von Amerikanischem Chinin verdoppelte sich im Berichtjahre. Die umgesetzten Bronzen waren zum größten Theil aus Frankreich eingeführt. Connecticut lieferte etwa 5 pCt. des Umsatzes, und zwar die geringsten Qualitäten. Von den wenigen Goldwaaren, welche noch importirt werden, stammten die meisten aus Deutschland. Der Import nimmt mit jedem Jahre ab, theils in Folge des hohen Schutzzolles und theils weil die fremden Fabrikate selten dem einheimischen Geschmacke entsprechen. Die Nachfrage nach Taschenuhren war im Berichtjahr so stark, daß die einheimische Industrie den Bedarf nicht decken konnte. Der Import dieser Artikel aus der Schweiz und zum Theil aus England erfuhr daher eine Zunahme. England, Frankreich, Deutschland und Böhmen konkurrirten in Thon-, Porzellan- und Tafelglaswaaren dergestalt, daß England von den importirten 50 pCt. hauptsächlich die Thonwaaren lieferte, welche, wie im Vorjahre, etwa 60 pCt. des Gesammtumsatzes der genannten Waarenklassen bildeten. Von den Porzellan- und Glaswaaren kam der geringere Theil aus Frankreich, der größte aus Deutschland und Böhmen. Die einheimische Industrie versah ausschließlich den Markt mit Pianos und Orgeln; von sonstigen Musikinstrumenten lieferten Amerika und Frankreich je etwa 20 pCt., Deutschland 50 pCt., die Schweiz und England je 5 pCt. des Marktumsatzes. Die eingeführten optischen und physikalischen Instrumente stammten meist aus Berlin, die chirurgischen aus Paris. Der Antheil dieser Waaren am Gesammtumsatz von Artikeln gleicher Art betrug nur 5 pCt. Dagegen waren von den im Markte umgesetzten feinsten Messerschmiedwaaren 80 pCt. fremden Ursprungs, und zwar gegen 65 pCt. des Importes Erzeugnisse der Deutschen, der Rest Erzeugnisse der Englischen Industrie.

Auch das Verhältniß, in welchem importirte Fabrikate von hier direkt aus dem Auslande bezw. von Importeuren des Ostens eingeführt werden, hat sich in dem Berichtjahre nicht geändert. Der direkte Import beträgt noch immer gegen 15 pCt. des gesammten Umsatzes fremder Industrie-Erzeugnisse.

Was den direkten Bezug Deutscher Fabrikate seitens der Firmen im Großhandel der Stadt betrifft, so beruht dieser Bezug aus den im Handelsberichte des Vorjahres angegebenen Gründen überall auf Verbindungen der gedachten Firmen mit bedeutenderen Fabrikanten in Deutschland, welche den steigenden Anforderungen des Exportbetriebes volle Rechnung zu tragen wissen, und nimmt daher ausnahmslos einen für alle Betheiligten befriedigenden Verlauf.

In dem gedachten Handelsberichte wurden bezüglich des Exportes nach den Vereinigten Staaten unter Anderem auch die Gründe berührt, aus welchen die bloße Uebersendung von Cirkularen und Preislisten, zumal wenn dieselben in der Deutschen Sprache abgefaßt sind, zur Anbahnung von Geschäftsverbindungen durchaus unzureichend ist; ebenso wurde auf die Aussichtslosigkeit von Versuchen hingewiesen, derartige Verbindungen mittelst brieflicher, an Firmen in allen Handelsplätzen der Union gerichteter Anerbietungen anzuknüpfen.

Die größeren und soliden Amerikanischen Firmen beachten weder Cirkulare, noch briefliche Anerbietungen ausländischer, ihnen unbekannter Firmen, auch wenn die Anerbietungen von sogenannten Referenzen begleitet sein sollten, und am wenigsten Mittheilungen in einer anderen als der ihnen in der Regel allein geläufigen Englischen Sprache. Solche Firmen ziehen, sobald ihnen der direkte Bezug von Waaren aus Europa wünschenswerth erscheint, grundsätzlich vor, sich persönlich oder durch einen befähigten Reiseagenten vorzugsweise nur mit den leistungsfähigsten und angesehensten Firmen an Ort und Stelle im Bezugsland zu benehmen und auf Grund eigener Anschauung und Beurtheilung jährlich ihre Bestellungen zu machen. Die kleineren Händler in den Vereinigten Staaten beziehen ihren Waarenbedarf fast ausschließlich in dem Inlande, und es bieten diejenigen, welche auf Cirkulare oder briefliche Mittheilungen der gedachten Art antworten mögen, nicht immer die Gewähr eines sicheren und lohnenden Geschäftsverkehrs.

Es sind hauptsächlich Deutsche Fabrikanten mit beschränkten Mitteln, welche in dem Glauben, ein Exportgeschäft auf Grund von Cirkularen und brieflichen Anfragen bei Amerikanischen Firmen einleiten zu können, ihre Bemühungen in dieser Richtung fortsetzen. In Anbetracht der Thatsache, daß der Amerikanische Markt in allen geringeren und mittleren Qualitäten vollständig von der einheimischen Industrie beherrscht wird, und bei den hohen Anforderungen des Marktes bezüglich der feineren und feinsten Qualitäten nur die leistungsfähigsten Firmen des Auslandes mit Erfolg im Wettbewerb aufzutreten in der Lage sind, werden sich Fabrikanten in Deutschland, deren Geschäftsbetrieb den Anforderungen des Amerikanischen Marktes nicht gewachsen ist, Enttäuschungen und Verluste ersparen, wenn sie sich nach Export- und Kommissionshäusern in der Heimath umsehen, durch deren Vermittelung der Exportüberschuß ihrer Fabrikate einem geeigneten Markte zugeführt werden mag.

Die Wege, welche bei der gegenwärtigen Lage des Amerikanischen Importgeschäftes dem Exporteur des Auslandes offen stehen, um für seine Waaren Absatz im diesseitigen Markte zu finden, sind in dem vorjährigen Handelsbericht angedeutet worden.

III. Erzeugnisse der Industrie.

Die ausschließliche Ausbeutung des einheimischen Marktes ist das Ziel der Amerikanischen Industrie. Wenn die Erzeugnisse derselben nur einen sehr geringen Prozentsatz der Amerikanischen überseeischen Ausfuhr bilden, so liegt der Grund dafür wesentlich darin, daß diese Industrie, welche in vielen Zweigen hoch ausgebildet und zu gewaltigem Umfang herangewachsen ist, nicht allein in dem einheimischen Markte das ergiebigste Feld des Absatzes findet, sondern dieses Feld in überwiegendem Verhältniß beherrscht. Noch ist jenes Ziel nicht vollständig erreicht. Allein unter dem Schutze des herrschenden Wirthschaftssystems, welchem die Amerikanische Industrie ihre jetzige Größe und Bedeutung verdankt, und für dessen Aufrechterhaltung die leitenden Elemente in den politischen Parteien des

Landes gleichmäßig einstehen, wird das Ziel mit einem Erfolge angestrebt, welcher gleichen Schritt hält mit der Erweiterung des Absatzgebietes durch die zunehmende Besiedelung großer Staaten und Territorien, wie mit der raschen Entwickelung von deren Hülfsquellen durch Land- und Bergbau auf Grund aller zu dem Ende erforderlichen wirthschaftlichen Anlagen, für welche das Ausland Kapital in reicher Fülle zur Verfügung stellt.

Bei einer jährlich um nahezu 2 Millionen wachsenden betriebsamen Bevölkerung, welche der Träger jener Entwickelung ist, vermehren sich beständig in gleichem Schritte Umfang und Zahl der industriellen Aufgaben, und indem man dem ökonomischen Gesetze Rechnung trägt, nach welchem der Tauschverkehr zwischen den Produzenten von Rohprodukten und denjenigen von Kunst- oder Industrie-Erzeugnissen um so einträglicher für beide Theile wird, je kürzer der Weg, auf welchem sich der gegenseitige Austausch der Produkte bewegt, oder je geringer die Entfernung zwischen dem Wohnsitze des Konsumenten und Produzenten ist, baut sich die Amerikanische Industrie in immer größerer Ausdehnung inmitten des großen Gebietes des Westens auf, dessen landwirthschaftliche Produktion die starke Grundlage ihres Gedeihens ist.

Keine andere Stadt des Westens besitzt in dieser Beziehung die Vorbedingungen einer blühenden Industrie in höherem Grade als Chicago, durch seine Lage am Michigan-See und nächst einem großen Produktionsgebiete von Getreide, dessen lohnender Absatz nach dem Osten und Europa von wohlfeilem Transport über die Seen und Kanäle nach den Häfen der Atlantischen Küste abhängt. Die Getreideschiffe auf den Binnenseen bringen als Rückfracht Holz, Kohle, Eisen und alle sonstigen für die Industrie erforderlichen Rohmaterialien zu den niedrigsten Transportraten; außerdem übt die Konkurrenz der geringeren Seefrachtsätze einen regulirenden Einfluß auf die Frachtsätze sowohl der von Osten wie von Westen in Chicago mündenden Eisenbahnen selbst während der Zeit aus, in welcher die Schifffahrt geschlossen ist, so daß der Fabrikant der Stadt in besonderem Grade die Vortheile verwerthen kann, welche eine wohlfeile Zufuhr der Rohmaterialien, sowie eine möglichst wohlfeile und direkte Ueberführung der Industrie-Erzeugnisse nach allen Theilen des ihm nächstgelegenen Konsumtionsgebietes in sich schließen.

So lange die Bevölkerung und die landwirthschaftliche Produktion dieses Gebietes in so rascher Zunahme begriffen bleiben, als in dem letzten Jahrzehnd, wird die Industrie der Stadt des Absatzes einer wachsenden Produktion sicher sein und, gestützt auf ihre Lage, mit Erfolg fortfahren, in jenem Gebiete dem ferner belegenen Osten die Konkurrenz zu erschweren.

Eine Zunahme in der Produktion der städtischen Industrie ist auch für das Berichtjahr zu verzeichnen. Dieselbe beziffert sich nach ungefähren Schätzungen dem Werthe der fertig gestellten Erzeugnisse nach auf ungefähr 309 Millionen Dollars, oder um etwa 8¼ pCt. höher als diejenige des Vorjahres (285 Millionen).

Die Natur und Mannigfaltigkeit der hiesigen Industriezweige sind aus der im vorjährigen Handelsbericht enthaltenen statistischen Zusammenstellung ersichtlich.

Der bedeutendste dieser Industriezweige, das Schlachten von Schweinen, erfuhr gegen das Vorjahr eine Abnahme der Produktion durch die verminderte Zufuhr von Material. Der strenge Winter von 1880/81 hatte starke Verluste von jungem Vieh zur Folge, während später die hohen Preise von Mais die Mästung der Thiere für den Markt weniger einträglich machten.

Dagegen steigerte die Spekulation den Werth der Schlächterei-Erzeugnisse erheblich über denjenigen der umfangreicheren Produktion des Vorjahres.

Es wurden	1881	1880
im Januar und Februar	1 000 000	1 117 000
vom 1. März bis 1. Oktober	2 700 000	2 850 000
im November und Dezember	1 478 000	1 733 000
zusammen	5 178 000	5 700 000

Stück Schweine geschlachtet, im Gesammtgewicht von 630 000 Tonnen gegen 702 000 Tonnen, und im Gesammtwerthe von 75 000 000 Doll. gegen 64 000 000 Dollars.

Die überseeische Ausfuhr der Produkte ging im Berichtjahre zurück, theils weil sich bei den übermäßig gesteigerten Preisen der Export nicht lohnte, theils und soweit besonders Schweinefleisch und Schmalz in Betracht kommen, weil die Maßregeln der Regierungen von Frankreich und Oesterreich die Einfuhr dieser Artikel sehr erschwerten.

Bis zum Ende Oktober bezifferte sich im Berichtjahr die Ausfuhr aus den sieben Atlantischen Häfen nach Großbritannien und dem Kontinent gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres auf folgende Beträge:

		Schweinefleisch Fässer	Schmalz Tonnen
Großbritannien	1881	105 707	52 060
	1880	122 135	55 817
Kontinent	1881	14 458	83 792
	1880	18 181	109 511

IV. Hafenverkehr.

Im hiesigen Hafen liefen ein in

	1881		1880	
	Zahl u.	Tonnengehalt	Zahl u.	Tonnengehalt
Amerikanische Schiffe im Küstenhandel	12 687	4 415 291	12 798	4 463 350
Kanadische Schiffe aus Kanadischen Häfen	291	104 098	353	133 962
Amerikanische Schiffe aus Kanadischen Häfen	48	14 169	70	19 657
zusammen	13 026	4 533 558	13 221	4 616 969

somit 95 Schiffe von im Ganzen 83 411 Tonnengehalt weniger als im Vorjahre.

Von hier liefen aus in

	1881		gegen 1880	
	Zahl u.	Tonnengehalt	Zahl u.	Tonnengehalt
Amerikanische Schiffe im Küstenhandel	12 611	4 106 130	12 836	4 372 473
Kanadische Schiffe nach Kanadischen Häfen	277	101 627	360	134 938
Amerikanische Schiffe nach Kanadischen Häfen	69	20 932	106	29 971
zusammen	12 957	4 228 689	13 302	4 537 382

oder 345 Schiffe von 308 693 Tonnengehalt weniger als im Jahre 1880.

Die aus vorstehender Uebersicht sich ergebende Abnahme in der Schiffsbewegung wurde durch einen anhaltenden ungewöhnlich niedrigen Stand der Frachtraten bedingt, bei welchem zu Zeiten für

die Dauer von Wochen Segelschiffe die Beförderung von Getreidefrachten ohne Verlust nicht übernehmen konnten.

Der ungünstige Stand der Wasserfrachten erfolgte unter dem Druck, welchen einerseits die durch die Spekulation veranlaßte Hemmung des Getreide-Exportes, andererseits die in der zweiten Hälfte des Berichtjahres ohne Unterbrechung geführte bittere Konkurrenzfehde der großen, den Westen mit dem Osten verbindenden Eisenbahnlinien auf die Schifffahrt ausübten.

In den ersten Monaten des Frühjahres hatte sich ein sehr lebhafter Transport von Getreide für den Europäischen Markt auf dem Mississippi nach New-Orleans entwickelt, wo sich günstige Seefrachten durch die Anwesenheit zahlreicher Dampfer boten, von welchen ein Theil Stahlschienen und sonstiges Material für die im Südwesten jenseits des Mississippi im Bau begriffenen Eisenbahnlinien aus England herübergebracht, ein anderer Theil, durch die Erfolge der in dem Handelsberichte des Vorjahres besprochenen Getreidebewegung von St. Louis und Cairo auf dem Mississippi über New-Orleans angezogen, sich dort in der Erwartung voller Frachten eingefunden hatte.

Die äußerst mäßigen Mississippi-Frachten begannen sehr bald, die Bewegung von Getreide auf den Bahnlinien zu beschränken, welche die Produkte des westlichen Weizen- und Maisgebietes den Seehäfen der Atlantischen Küste zuführen und bis zum 1. April des Berichtjahres in vollem Einverständniß die auf der Grundlage von 35 Cents pro 100 Pfund von Chicago nach New-York vereinbarten Bahnraten aufrecht erhielten. In gleichem Einverständniß wurden, um jener bedrohlichen Konkurrenz zu begegnen, im April die Bahnraten erst um 5 Cents, dann um weitere 5 Cents ermäßigt, jedoch vor Ausgang April wieder auf 30 Cents erhöht, an welchem Satze von den betheiligten Bahnen bis gegen die Mitte des Juni festgehalten wurde. Allein um diese Zeit machten sich die schlechten Ernteaussichten und die sich daran knüpfenden Befürchtungen einer stark verminderten Transportbewegung in der bereits berührten Richtung bei den Bahnlinien geltend. Vereinbarungen der letzteren wurden gebrochen, und eine das Berichtjahr überdauernde Konkurrenzfehde wurde eingeleitet, welche durch überall stark ermäßigte Frachtsätze den Wettbewerb der Binnensee- und Kanalfrachtraten völlig niederwarf.

Die Seefrachten stellten sich bei Eröffnung der Schifffahrt auf 4½ Cents für Mais und 5 Cents für Weizen, sanken im Mai auf 3½ und bezw. 4 Cents, stiegen bis zu Anfang Juni wieder auf 4½ bis 5 Cents und schwankten danach für Mais zwischen 3¼ und 3½ Cents bis zum 28. Juli, als sie plötzlich auf 1¾ Cents abfielen; im August und September bewegten sich die Raten zwischen 2 und 3¾ Cents, und zwar bis zum 25. des letzteren Monats, an welchem Tage 3 Cents geboten wurden. Der Monat schloß mit der Rate von ½ Cent.

Die Durchschnittsraten des Jahres waren für Mais 2,7, für Weizen 3,2, gegen 5,4 bezw. 5,7 im Vorjahre, während die Kanalfrachten durchschnittlich 4½ Cents gegen 5¾ Cents im Vorjahre betrugen.

Die Bahnraten von Chicago nach New-York schwankten nach dem 8. Juni, den veröffentlichten Tarifen zufolge, zwischen 20 und 10 Cents pro 100 Pfund. Diese Tarife schließen jedoch keineswegs Privatkontrakte aus, unter welchen Getreide und Provisionen zu geringeren Raten befördert wurden.

Die höchste Rate für den direkten Transport von Weizen von hier nach Liverpool oder Glasgow bezifferte sich auf 40 Cents pro 100 Pfund, die niedrigste auf 20 Cents.

V. Banken.

Die Zahl der hiesigen Banken hat sich im Berichtjahre nicht vermehrt, noch sind bemerkenswerthe Veränderungen in dem Bestand ihrer Kapitalanlagen eingetreten. Dagegen bekunden die Bankausgleiche des hiesigen Clearing House, welche von 1726 Millionen Dollars im Vorjahre auf 2249 Millionen oder um 30,3 pCt. stiegen, eine entsprechend starke Zunahme der Bankgeschäfte, eine Zunahme, die — verglichen mit derjenigen des auf ungefähr 1015 Millionen Dollars veranschlagten, gegen das Vorjahr nur um 12,8 pCt. gewachsenen thatsächlichen Handelsumsatzes der Stadt — den erheblichen Prozentsatz von Geschäften ermessen läßt, welcher den Banken indirekt aus dem Börsenspiel in landwirthschaftlichen Produkten erwachsen war.

Zwar haben sich weder in Chicago, noch in den anderen Handelsstädten des Landes die Nationalbanken direkt an der Spekulation betheiligt, dieselben haben jedoch der Spekulation vielfach durch Gewährung von Krediten einen Vorschub geleistet, ohne welchen das Börsenspiel in gleicher Ausdehnung nicht möglich gewesen wäre.

Wie schon früher bemerkt, ist gegenwärtig das allgemeine Vertrauen in den Fortbestand guter Zeiten nur schwer zu erschüttern, und schon darin liegt eine wesentliche Sicherheit gegen den plötzlichen Eintritt einer Krisis. Dennoch haben die durch die Banken gestützten Ausschreitungen der Spekulation mit ihren bedrohlichen Folgen, namentlich übermäßig hoher Preise für alle Lebensbedürfnisse und der zu ungünstigen Handelsbilanzen führenden Absperrung der übereeischen Ausfuhr, in Verbindung mit der fortdauernden Anlegung großer Kapitalbeträge in zum Theil für lange Zeit noch unproduktiven Eisenbahnunternehmungen, hier die Befürchtungen wachgerufen, die Spekulation werde sich überstürzen und bald einen ähnlichen Zusammenbruch wirthschaftlicher Verhältnisse herbeiführen, wie denjenigen des Jahres 1873.

Gleichzeitig weist man darauf hin, wie die glückliche Finanzlage der Regierung, deren Reineinnahme im letzten Fiskaljahre 100 Millionen Dollars betrug und für das nächste Fiskaljahr, wenn der Kongreß nicht inzwischen eine Tarif- oder Steuerermäßigung beschließt, auf gegen 130 Millionen abgeschätzt wird, nur durch eine übermäßige Besteuerung ermöglicht werde, welche die Bevölkerung in den bisherigen guten Jahren zu tragen vermocht habe, deren schwerer Druck aber in weniger günstigen Zeiten nothwendig Handel und Industrie lähmen und überdies, sobald sich alsdann die Handelsbilanz gegen das Land wende, durch die in solchem Falle immer noch nicht ausgeschlossenen Folgen der gesetzlichen Gleichstellung der minderwerthigen Silberwährung mit der vollwerthigen Goldwährung empfindlich vermehrt werden müsse.

Ohne Zweifel liegt in der künstlichen Preissteigerung aller Werthe und der auf der Grundlage hoher Preise operirenden Spekulation die Gefahr, daß plötzliche Rückschläge auf einzelnen Gebieten des Geschäftslebens die zwingende Veranlassung zu Abrechnungen werden, welche auf solchen einzelnen Gebieten zu einer vorübergehenden Krisis führen können.

Allein gegen eine allgemeine Krisis ist das Land mindestens für die nächste Zukunft besser als je gerüstet. Selbst theilweise Fehlernten, wie diejenige des Berichtjahres, welche immer noch einen Export-Ueberschuß beließ, sind bei der gewaltigen Ausdehnung des landwirthschaftlichen Produktionsgebietes seltene Ausnahmen und können als sichere Elemente der Berechnung nicht erachtet werden. Im Uebrigen hat der Wohlstand des Landes durch die Schaffung neuer Werthe, wie durch Abtragung von Schulden, namentlich in

den letzten 5 Jahren, in außerordentlichem Maße zugenommen und ruht auf solidester Grundlage. Der Betrag von Gold in dem Schatzamte und den Nationalbanken wird auf über 563 Millionen Dollars, derjenige von Silber auf über 985 Millionen amtlich abgeschätzt, der Betrag von Gold und Silber in den übrigen Banken und im Besitze der Bevölkerung auf über 385 Millionen. Theils durch Abzahlung und theils durch Umwandlung der höherprozentigen Bundesobligationen in solche von geringerem Zinsfuß ist die Last der Bundesschuld bedeutend vermindert worden, während sich der größere Theil der noch ausstehenden Obligationen in den Händen von Bürgern des Landes befindet. Dazu kommt die fortschreitende Entwickelung des Bergbaues, welcher jährlich im Durchschnitt einen Ertrag von 75 bis 80 Millionen Dollars an Gold und Silber liefert, sowie der landwirthschaftlichen Produktion, welche durch keine Geld- oder industrielle Krisis zu hemmen ist und durch die zuströmende Einwanderung in jährlich zunehmendem Verhältniß gesteigert wird.

Bei einer solchen Lage des Landes ist es erklärlich, wenn die angedeuteten Befürchtungen nur vereinzelt zum Ausdruck kommen.

Andererseits hat der erwähnte Finanzabschluß des letzten Fiskaljahres bei den Anhängern des Freihandels eine lebhafte Bewegung zu Gunsten einer Ermäßigung und Vereinfachung des Zolltarifs, bei den Anhängern des Schutzzolls in Abwehr dieser Bewegung eine Befürwortung der Verminderung der Steuerabgaben ins Leben gerufen. Vorschläge in beiden Richtungen liegen dem Kongresse vor. Schwerlich wird es jedoch gelingen, irgend welche Veränderungen in dem Tarife durchzusetzen, welche mit der strengen Aufrechterhaltung des Prinzips des Schutzzolles nicht vereinbar sind, weil die Macht der interessirten Erwerbskreise zu groß und die Ueberzeugung in diesen Kreisen zu lebendig ist, nach welcher das Durchbrechen des Prinzips an irgend einem wesentlichen Punkte den erfolgreichen Anstoß zu einer Rückkehr zum Freihandel geben und damit die eigenen Erwerbsinteressen in hohem Grade gefährden würde.

V.]

Cadiz.

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Handel von Cadiz ist im verflossenen Jahre im Allgemeinen im Vergleich zum Jahre 1880 weder zurückgegangen, noch hat er sich gehoben, d. h. der Handel beschränkte sich auf den täglichen Konsum und wird wohl in Zukunft mehr oder weniger derselbe bleiben, indem nicht anzunehmen ist, daß die Verminderung der Einwohnerzahl in dem Maßstabe fortschreitet, als dies seit den letzten 20 Jahren der Fall gewesen ist. Im Jahre 1860 bezifferte sich die Einwohnerzahl von Cadiz auf etwa 75 000. Bei der Volkszählung am 1. Januar 1878 war das Resultat 65 000, und heute nimmt man an, daß unsere Stadt nicht mehr als etwa 62 000 Einwohner hat. Der in Folge dieses Umstandes eingetretene progressive Verfall des Handels hat wohl nicht wenig dazu beitragen, daß, während in anderen Häfen der Halbinsel, wie Malaga, Barcelona, Sevilla, Cartagena ꝛc. man darauf bedacht gewesen ist, durch Anlagen von Hafenbauten Verbesserungen einzuführen, man den hiesigen Hafen immer mehr und mehr hat verfallen lassen. Um so erfreulicher ist es, berichten zu können, daß im verflossenen Jahre endlich die Nothwendigkeit vom hiesigen Handelsstande eingesehen wurde, die Hafenbauten zu verbessern und den Erfordernissen der Neuzeit anzupassen. Ein von einem hochherzigen Einwohner von Cadiz der Stadt hinterlassenes bedeutendes Legat hat dazu den ersten Anstoß gegeben, und die Hafenbauten sind nunmehr im vollen Gange. Die Projekte gehen dahin, Kaie zu bauen, an welche Schiffe jedweden Tiefgangs anlegen können. Bis jetzt geschieht die Entlöschung und Beladung mittelst Leichterfahrzeuge auf offener Rhede. Wie verlautet, sollen die ersten Kaie im November 1882 dem Verkehr übergeben werden. In den Anlagen A bis D folgen die Uebersichten über den Schiffsverkehr, sowie über Ein- und Ausfuhr.

A. Schiffsverkehr im Jahre 1882.

Nationalität.	Eingang.							Ausgang.						
	Kriegsschiffe.	Kauffahrteischiffe.				Kauffahrtei.		Kriegsschiffe.	Kauffahrteischiffe.				Kauffahrtei.	
		Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Total.			Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Total.	
	Zahl.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
Spanische	53	1 190	663 672	1 561	59 093	2 751	722 765	56	1 188	668 088	1 544	58 008	2 732	726 096
Britische	20	122	86 431	258	45 904	380	132 335	20	123	86 521	257	46 461	380	132 982
Französische	9	73	66 644	177	33 641	250	100 285	9	73	66 644	179	33 648	252	100 292
Italienische	2	14	14 652	108	54 560	122	69 212	2	14	14 652	104	53 009	118	67 661
Norwegische	—	8	2 987	55	15 817	63	18 804	—	9	3 389	52	14 760	61	18 149
Niederländische	4	14	9 098	10	1 424	24	10 522	4	14	9 098	10	1 424	24	10 522
Deutsche	—	6	4 424	14	4 335	20	8 759	—	6	4 424	15	4 495	21	8 919
Schwedische	1	6	2 288	14	3 620	20	5 908	1	6	2 288	13	3 449	19	5 737
Russische	8	1	643	17	7 043	18	7 686	8	1	643	18	7 408	19	8 051
Dänische	1	1	337	16	3 053	17	3 390	1	1	337	16	3 053	17	3 390
der Vereinigten Staaten von Amerika	4	—	—	15	9 020	15	9 020	4	—	—	15	9 020	15	9 020
Oesterreichische	—	—	—	3	1 056	3	1 056	—	—	—	3	1 156	3	1 156
Brasilianische	1	—	—	1	282	1	282	1	—	—	1	282	1	282
Mexikanische	—	—	—	1	112	1	112	—	—	—	1	112	1	112
Portugiesische	3	2	654	82	2 437	84	3 091	3	2	654	81	2 250	83	2 904
Zusammen	106	1 437	851 830	2 332	241 397	3 769	1 093 227	109	1 437	856 738	2 309	238 535	3 746	1 095 273

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 195.

Von den Deutschen Schiffen kamen 4 in Ballast und gingen 3 in Ballast aus. 5 derselben liefen zur Einholung von Order ein; 1 solches löschte nur einen Theil seiner Ladung und 1 suchte Cadiz als Nothhafen auf.

B. Vergleichende Aufstellung der während der Jahre 1877 bis 1881 eingelaufenen Schiffe.

Jahr.	Kriegsschiffe.		Kauffahrteischiffe.		Zusammen.
	Spanische Flagge.	Fremde Flagge.	Spanische Flagge.	Fremde Flagge.	Schiffe.
1877	63	29	2 968	1 005	4 065
1878	61	31	2 901	998	3 991
1879	62	31	2 776	938	3 807
1880	71	26	2 800	969	3 866
1881	53	53	2 751	1 018	3 875

C. Einfuhr.

Waaren.	Aus Deutschland 1881. Kilogramm Brutto.	Ueberhaupt 1881. Kilogramm Brutto.	Ueberhaupt 1880. Kilogramm Brutto.
Petroleum	—	422 814	561 618
Cichorie	—	13 643	44 311
Sprit, rektifizirter	2 219 382	2 823 886	3 080 462
Genever	36 725	205 889	196 720
Andere Liköre	39	20 333	18 008
Stärke	—	31 740	33 557
Theer und Pech	67 420	393 629	98 806
Indigo	2 223	7 675	4 040
Reis	82 398	99 502	494 126
Zucker	243 817	6 725 136	4 380 694
Schwefel	—	471 282	251 525
Stockfisch	51 437	185 828	40 601
Kaffee, roher	—	1 019 277	853 100
Kanehl	1 169	3 564	3 330
Gesalzenes Fleisch	200	23 261	23 308
Stein- und Holzkohle	—	49 764 763	47 429 355
Gerste	20 100	21 322	14 942
Cement	—	2 988 222	889 533
Wachs, rohes	—	11 200	18 846
Bier	17 651	132 676	110 615
Kokosnüsse	—	51 700	130 773
Konservirte Lebensmittel	842	64 216	26 177
Häute, getrocknete	—	141 761	147 567
Erbsen, trockene	4 337	12 514	5 120
Nelken, trockene	—	2 294	4 690
Glas- und Krystallwaaren	58 780	431 879	299 962
Datteln	—	58 410	43 895
Faßdauben	—	11 606 109	13 456 289
Droguen und ätherische Oele	29 398	497 015	372 035
Eisen- und Quincaillerie-waaren	32 548	185 816	140 213
Esparto	—	60 000	102 902
Garbanzen	—	22 526	88 638
Bohnen, trockene	46 277	83 291	54 616
Weizenmehl	1 840	80 508	8 337
Heu	22 693	35 039	25 482
Garn und Hanf	—	63 806	41 842
Eisen in Röhren u. Stangen	—	104 588	70 152
Eisen in Barren u. Platten	522	2 343 786	3 812 315
Bandeisen	—	762 243	1 001 433
Eisenwaaren	4 517	172 188	124 862
Blech	—	61 844	42 146
Eier	—	61 944	23 068
Seife, harte	—	152 090	197 672
Schinken, geräucherte	19 697	84 302	20 342
Steingut- u. Porzellanwaaren	1 843	36 846	32 765
Tannenholz	—	11 418 159	10 048 158
Eichen- und Pappelholz	—	25 610	80 940
Holzwaaren	10 890	102 670	120 585
Schmalz	22 666	107 970	107 644
Butter	29 741	31 612	24 677
Marmor	—	317 550	376 722
Maschinen und Werkzeuge	20 074	913 570	580 413
Eisen- und Holzmaterialien	10 471	1 386 934	2 755 572
Thon und Porzellanerde	—	570 564	463 667
Kriegsmaterial	—	72 619	42 585
Kräuter	—	13 065	6 102
Druck- und Zeitungspapier	45 850	75 262	51 099
Schreibpapier und Schreibutensilien	3 085	29 526	24 722
Kartoffeln	—	1 018 272	900 070
Parfümerien	329	7 495	5 312
Fische, geräucherte und frische	—	33 313	24 491
Pfeffer	1 691	13 268	9 419
Käse	520	100 150	78 253
Blättertabak	160 832	5 251 325	4 830 466
Cigarren	—	40 535	51 510
Thee	1 474	11 351	5 380
Gewebe aller Art	6 078	176 052	158 779
Speck	1 612	63 410	45 969
Weizen	—	925 182	6 125
Hölzerne Gefäße und leere Fässer	—	1 022 385	447 922
Blechgefäße	—	143 107	29 338
Stearinlichte	2 043	26 417	19 225
Wein	364	69 626	40 170
Zurückgeschickte Spanische Weine	—	150 454	112 845
Verschiedene Artikel	24 382	450 158	1 145 680
	3 307 957	107 109 968	101 414 330
Also in 1881 mehr		5 695 638	—
		Stück	Stück
Hornvieh		1 019	1 548
Also in 1881 weniger		529	—

D. Ausfuhr.

Waaren.	Aus Deutschland 1881. Kilogramm Brutto.	Ueberhaupt 1881. Kilogramm Brutto.	Ueberhaupt 1880. Kilogramm Brutto.
Olivenöl	1 860	1 508 315	1 052 854
Mandelöl	—	7 651	3 545
Oliven	678	1 389 404	1 194 471
Kleie	—	29 750	—
Spirituosen, auch Liköre	—	65 868	51 478
Knoblauch	—	56 142	303 751
Kanariensamen	—	473 416	218 054
Kapern	—	9 789	4 647
Mandeln	—	12 385	4 503
Anis	—	4 758	3 596
Reis	—	3 102	193 578
Konservirter Thunfisch	—	1 604 458	844 441
Haselnüsse	—	2 106	3 795
Süße Kastanien	—	36 762	135 401
Zwiebeln	—	2 475	46 751
Cement	—	4 621	10 707
Fleischwaaren	—	22 498	27 264
Chokolade	—	7 897	2 538
Kümmel	—	26 539	16 315
Konservirte Nahrungsmittel in Dosen	—	41 575	72 293
Altes Kupfer und Messing	—	23 945	3 693
Korkholz	14 321	275 652	275 765
Korkpfropfen	2 172	57 560	35 496
Datteln	—	4 362	6 726
Konditorwaaren	—	12 422	10 403
Nudeln	—	994 850	997 617
Garbanzen	153	1 010 716	1 680 935
Glyzerin	—	10 482	11 600
Granatäpfel	—	23 414	6 580
Sardinenöl	—	80 606	40 800
Guano	—	144 140	—
Bohnen, Sau-	—	80 920	28 479
Bohnen, weiße	—	58 883	13 936
Mehl	—	146 173	319 444
Getrocknete Feigen	208 441	834 434	697 273
Blechwaaren	—	33 821	—
Altes Eisen	—	420 000	1 789 967
Eier	—	64 100	19 680
Drucksachen	—	42 178	27 683
Seife	—	4 950	38 262
Backsteine	—	70 000	—
Linsen	—	8 910	578
Porzellanwaaren	—	8 977	2 438
Marmor	—	2 240	2 940
Mais	—	1 155	—
Butter	76	6 826	3 452
Spielkarten	1 470	69 055	60 596
Apfelsinen	—	2 263 310	2 238 445
Kräuter	—	16 967	25 464
Kartoffeln	—	52 192	128 268
Rosinen	550	365 832	606 052
Pfeffer	—	56 497	45 132
Leere Fässer	—	34 266	30 260
Baares Silbergeld	—	3 750	75
Blei in Mulden	—	1 507 100	1 483 820
„ „ Schrot	—	35 090	13 800
Weinstein	—	266 469	124 365
Cigarren	—	62 789	157 666
Sardellen	—	78 441	113 500
Salz	—	247 549 770	246 628 300
Blutegel	—	2 050	3 000
Tabak und Tabaksstengel	309 753	335 697	242 204
Lumpen	—	68 826	188 662
Weizen	—	401 482	623 531
Weintrauben	—	14 816	10 550
Verschiedene Effekten	2 041	148 555	182 430
Weine	932 323	37 400 181	28 641 760
Essig	—	23 696	43 890
	1 473 838	300 488 058	291 795 499
Also in 1881 mehr		8 692 559	—

V.]

Nizza.

Schifffahrtsbericht für 1881.[1])

Während des Jahres 1881 hat Nizza mit folgenden fremden Ländern direkten Schiffsverkehr unterhalten: Rußland, Schweden, Norwegen, England, Belgien, Spanien, Italien, Oesterreich, Griechenland, Türkei und Küsten des Schwarzen Meeres, Malta, Egypten, Barbaresken-Staaten, Algier, Westafrika, Martinique, Spanisch-Amerika, Vereinigte Staaten von Amerika und Kanada.

Auch im Berichtjahre hat die Hafenbewegung wiederum an Umfang gewonnen. Namentlich gegen Jahresschluß war die Anzahl der eingelaufenen Schiffe so bedeutend, daß die Kaianlagen sich vorübergehend als unzureichend erwiesen. Angesichts dieser Verhältnisse werden die Erweiterungsarbeiten zur Herstellung des bereits im vorjährigen Bericht erwähnten dritten, 130 × 150 Quadratmeter großen Bassins mit möglicher Beschleunigung betrieben. Bei diesem Bau soll besonders auf die Herstellung zweckmäßiger Löscheinrichtungen und geräumiger Kaie Rücksicht genommen werden, weil die hier seit mehreren Jahren herrschende rege Bauthätigkeit einen starken Import schwer zu handhabender Güter, als Bauholz, eiserne Träger und Marmor, mit sich bringt.

Es sind im Hafen von Nizza ein- und ausgelaufen:

1876:	2187	Schiffe	von 232 738	Tonnen,
1878:	2395	„	„ 238 377	„
1880:	3086	„	„ 299 173	„
1881:	3020	„	„ 331 444	„

Aus den Zahlen für 1881 geht hervor, daß der durchschnittliche Raumgehalt der einzelnen Schiffe auf Kosten ihrer Anzahl gewachsen ist, d. h. daß neuerdings mehr als sonst größere Schiffe unseren

[1]) Wegen des Vorjahrs s. Hand. Arch. 1881 II. S. 349.

Hafen besuchen. Die Dampfschiffe haben um 17 379, die Segelschiffe um 14 892 Tonnen an Raumgehalt gewonnen, erstere 53, letztere 13 an der Anzahl eingebüßt.

Es sind mit Ladung ein- und ausgelaufen:

eingelaufen:

247 Dampfschiffe v. 85 253 Tonnen,	} 1622 Schiffe v. 169 691 Tonnen,	
1375 Segelschiffe „ 84 438 „		

ausgelaufen:

222 Dampfschiffe „ 73 805 „	} 714 „ „ 97 003 „	
492 Segelschiffe „ 23 198 „		
zusammen	2336 Schiffe v. 266 694 Tonnen,	

was gegen das Vorjahr ein Mehr von 23 427 Tonnen ergiebt.

Die verschiedenen Flaggen haben, Ein- und Ausgang zusammengerechnet, in nachstehendem Verhältniß am hiesigen Hafenverkehr theilgenommen:

	Schiffe		Tonnen				Tonnen
Französische[1]).	1647	von	166 787	gegen	im	Vorjahre	+ 6 168
Italienische ..	1225	„	109 738	„	„	„	+ 9 466
Britische.....	57	„	33 977	„	„	„	+ 4 553
Oesterreichische	17	„	6 894	„	„	„	+ 2 916
Spanische....	47	„	3 574	„	„	„	+ 2 411
Norwegische..	8	„	3 456	„	„	„	+ 3 456
Schwedische ..	7	„	2 398	„	„	„	+ 2 178
Niederländische	4	„	2 376	„	„	„	+ 2 376
Griechische ...	5	„	1 308	„	„	„	— 121
Dänische.....	2	„	764	„	„	„	— 590
Russische.....	1	„	172	„	„	„	— 542
zusammen	3020	von	331 444	gegen	im	Vorjahre	+ 33 524
							— 1 253
						Ueberschuß	32 271.

Wie diese Uebersicht zeigt, betheiligten sich fast alle Europäischen Uferstaaten in erhöhtem Maße am hiesigen Hafenverkehr. Um so auffallender erscheint das andauernde Ausbleiben der Deutschen Flagge.

Angeblich nähmen Deutsche Schiffe hierher lautende Chartepartien nicht gern an, weil die hiesigen Hafenverhältnisse ihnen nicht genügend bekannt seien. Damit lassen sie sich ohne Zweifel manche gute Fahrt entgehen. Nähere Angaben über die Größe des Hafens, seine Wassertiefe, über Schiffsmäkler, Löscheinrichtungen 2c. enthält der Jahresbericht für 1880. Hinzugefügt kann werden, daß der hiesige Hafen sicher und wohlfeil ist, und namentlich Segelschiffe von mittlerem Tonnengehalt, sei es durch hiesige Mäkler oder durch Mäkler in Marseille und Genua (zumal mit Hülfe wenig zeitraubender Zureisen), nicht allein unschwer Gelegenheit zu Zwischenreisen finden, sondern auch Rückfrachten erhalten können.

Beispiele für solche Fälle, Deutsche Schiffe betreffend, welche nach Toulon und Cannes gechartert worden waren, sind im Bericht über das Vorjahr angeführt worden.

Die Ladungen von der Nord- und Ostsee hierher bestehen zumeist aus Steinkohle, Bauholz und Stockfisch. Es wurden auf dem Seewege im Jahre 1881 eingeführt (im Generalhandel) 18 285 610 Kilogramm Englische Kohle, 6 880 780 Kilogramm Bauholz aus Rußland und Schweden-Norwegen, endlich 59 493 Kilogramm Stockfisch, welcher letztere zur Zeit theilweise noch über Italienische Häfen hierher gelangt. Zu Zwischenreisen giebt der starke Güteraustausch im Mittelmeerbecken selbst Gelegenheit. So lieferte Italien hierher 2 871 942 Kilogramm Marmor, 9 166 774 Kilogramm Oel, 6 047 090 Kilogramm Holzkohle und Brennholz; Italien, Spanien und die Türkei 13 881 655 Liter Wein und 2 379 862 Kilogramm Johannisbrot, Rußland und Italien 19 992 577 Kilogramm Getreide in Körnern. Rückfrachten für die Nord- und Ostsee bieten sich direkt von hier für Olivenöl, ferner mit Hülfe von Zureisen für Sicilischen Schwefel, Italienisches Oel, Italienischen Wein und Marmor.

Im Laufe des Berichtjahres haben zwei Deutsche Schiffe Häfen der Französischen Riviera besucht: im September brachte ein Stettiner Briggschiff von 209 Register-Tonnen Tragfähigkeit Planken nach Cannes, und dasselbe ging im Oktober nach Girgenti unter Segel, vermuthlich, um dort als Rückfracht Schwefel einzunehmen. Im August lief eine Rostocker Barke von 442 Register-Tonnen Tragfähigkeit, mit Bauholz aus Florida kommend, Toulon an. Letztere ist nach beendeter Löschung nach Marseille gesegelt.

Im März 1882 endlich hat eine in Grossefehn domicilirte Galliote von 148 Register-Tonnen eine halbe Ladung eiserner Träger von Antwerpen nach Nizza gebracht, und dieselbe ist in dem nämlichen Monat mit der anderen Hälfte nach San Remo weitergegangen.

Zur Zeit steht Nizza wöchentlich einmal mit Marseille, Genua und Bastia auf Corsika, beziehungsweise Livorno via Bastia, in regelmäßigem direkten Dampfschiffsverkehr.

X.]

Valdivia.

Jahresbericht für 1881.[1])

Zuvörderst ist zu konstatiren, daß die direkte Einfuhr Deutscher Waaren und namentlich Maschinen in erfreulicher Weise zugenommen hat; es haben nicht nur die hier direkt vorlaufenden Dampfer der Deutschen Dampfschifffahrtsgesellschaft „Kosmos" immer reichlich Frachten für diesen Hafen gebracht, sondern es sind auch von Hamburg zwei Segelschiffe hierher und für hiesige Rechnung befrachtet worden. Im März d. J. löschte hier das Deutsche Schiff „Iris" 1000 Tonnen Ladung von Hamburg, theils Waaren, theils Maschinen und Kessel, aber alles gegen baare Zahlung in Deutschland gekauft.

Da alle größeren Geschäfte, Fabriken und andere Anlagen, überhaupt Unternehmungen, in Deutschen Händen sind, so finden in dieser Provinz direkte Importe von anderen Ländern als Deutschland fast gar nicht statt, vielmehr werden betreffende Waaren von Valparaiso bezogen.

Die Produktion dieser Provinz, wohl die thätigste und vielseitigste an der ganzen Westküste, nimmt von Jahr zu Jahr größere Dimensionen an, und die Hauptprodukte, als Sohlleder, fertiges Schuhzeug, Fleischwaaren, Bier, Branntwein, Leim, sowie Getreide und Vieh, haben sich bereits einen guten Namen an der ganzen Küste, Leder sogar in Europa Ruf erobert.

Die zahlreichen und theilweise recht großen Gerbereien sind in schlimmer Lage: die Preise des Sohlleders sind in Deutschland bezw. in Europa mehr und mehr heruntergegangen, dagegen ist hier der Wechselkurs gestiegen, wodurch die hier erzielten Werthe sich noch ungünstiger gestalten. Die Arbeitslöhne und die Preise für Rohmaterial blieben enorm hoch, und wenn auch die Preise der rohen Häute etwas

---

[1]) Internationaler Verkehr nur 118 Schiffe von 28 419 Tonnen, Küstenschifffahrt, Algier inbegriffen 1529 „ „ 138 368 „ zusammen 1647 Schiffe von 166 787 Tonnen.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 162.

heruntergegangen sind, so stehen dieselben doch nicht im Verhältniß zu den Lederpreisen, so daß die verschiedenen Gerbereien gezwungen sein werden, den Betrieb mindestens bedeutend einzuschränken.

Auch für die Schlachtereien ist das vergangene Jahr nicht günstig gewesen; die Preise des Charqui (getrocknetes Fleisch) waren anfangs sehr hoch, in Folge davon ließ eine Ueberproduktion nicht auf sich warten und die Viehpreise wurden schnell in die Höhe getrieben. Nach Einstellung oder wenigstens Einschränkung der Operationen auf dem Kriegsschauplatze stellte die Regierung nicht nur den Ankauf von getrocknetem Fleisch ganz ein, sondern sie brachte auch die angehäuften großen Vorräthe dieses Artikels wieder zum Verkauf an den Markt, so daß der Vorrath davon viel größer ist, als auf längere Zeit die Konsumtion beansprucht. Trotzdem halten sich die Viehpreise ziemlich hoch, da mit den vielen Küstendampfern sehr reichliche Verschiffungen von Rindvieh nach den nördlichen Küstenplätzen stattfinden.

Der Fortschritt der Brauereien ist ganz besonders bemerkenswerth; es werden durchschnittlich im Monat nach Valparaiso und den nördlichen Häfen von hier etwa 250 000 Liter Bier versandt. Der Hopfen, sowie sämmtliche Materialien und Maschinen werden von Deutschland bezogen; die Gerste ist theilweise hiesige, theilweise von der nördlichen Provinz, die bessere Qualität liefert.

Die Weizenernte war reichlich ausgefallen, hatte aber in Folge des vielen Regens und der überhaupt ungünstigen Witterung eine Qualität geliefert, die zu Mehl nicht zu gebrauchen war, und es mußte dieser Artikel vom Norden bezogen worden. Dennoch hielten sich die Weizenpreise ganz ausnahmsweise hoch, weil die Branntweinbrenner so viel Aufträge hatten, daß zu deren Ausführung der vorräthige Weizen bei weitem nicht ausreichte, sondern solcher noch vom Norden eingeführt werden mußte.

Deutsche Schiffe gingen 12 ein und aus, nämlich 10 Dampfer

	Kaffee.		Kakao.		Ochsenhäute.		Reh- und Ziegenfelle.		Cebadilla.	
	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.
Nach Europa:										
mit Dampfschiffen:										
der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft	3 706 490	4 424 583	424 558	637 257	175 557	209 247	2 478	3 270	101 079	95 607
der Compagnie Générale Transatlantique	2 224 625	2 653 332	2 172 798	3 279 933	2 848	3 132	—	—	25 209	25 102
der Royal Mail Steam Packet Company	583 897	700 667	151 578	220 814	19 576	21 518	—	—	—	—
mit Segelschiffen:										
nach Deutschland	83 644	100 284	18 150	25 410	9 270	10 323	—	—	—	—
„ Frankreich	508 414	608 632	310 658	463 366	5 448	5 990	—	—	—	—
„ Italien	885	1 316	52	85	—	—	—	—	—	—
„ den Kanarischen Inseln	17 157	17 500	—	—	735	980	—	—	—	—
Nach Nordamerika:										
mit Dampfschiffen:										
der Red D Line	3 736 560	4 459 939	266 776	410 148	22 117	31 385	143 525	267 434	740	1 000
mit Segelschiffen	163 773	196 527	—	—	—	—	—	—	—	—
Nach Westindien:										
mit Dampfschiffen:										
der Compagnie Générale Transatlantique	—	—	5 745	8 742	—	—	—	—	—	—
der Royal Mail Steam Packet Company	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
mit Segelschiffen	230	224	—	—	—	—	—	—	—	—
	11 025 675	13 163 004	3 350 315	5 045 755	235 551	282 575	146 003	270 704	127 028	121 709
Nach Europa	7 125 112	8 506 314	3 077 794	4 626 865	213 434	251 190	2 478	3 270	126 288	120 709
„ Nordamerika	3 900 333	4 656 466	266 776	410 148	22 117	31 385	143 525	267 434	740	1 000
„ Westindien	230	224	5 745	8 742	—	—	—	—	—	—
	11 025 675	13 163 004	3 350 315	5 045 755	235 551	282 575	146 003	270 704	127 028	121 709

Auszuführen ist, daß die Dampfschiffe der „Red D Line" außer Ladung für Nordamerika auch solche auf Durchkonnossemente für Europäische Häfen nehmen. Mit dem Vorjahre verglichen stellt sich die Ausfuhr wie folgt:

	1881. Kilogr.	1880. Kilogr.
Kaffee	11 025 675	11 806 138
Kakao	3 350 315	3 215 616
Häute	235 551	200 534
Felle	146 003	112 164
Cebadilla	127 028	51 712
Chinarinde	17 030	10 980
Tabak	500	112 919
Holz	158 408	4 781
Baumwolle	156	2 506

der Gesellschaft „Kosmos" und 2 Segelschiffe von zusammen 678,26 Register-Tonnen. Das eine der letzteren kam in Ballast, das andere lief in Ballast aus.

X] **La Guaira.**

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Waarenabsatz nach dem mit diesem Platze und der Hauptstadt Carácas in Verbindung stehenden östlichen Küstendistrikte hat sich, wenngleich die Ruhe des Landes nicht ernstlich gestört worden ist, noch immer nicht in erwünschter Weise heben wollen und mag dem des Vorjahres 1880 ungefähr gleich sein. Auch für das laufende Jahr 1882 wagt man nicht, sich in dieser Beziehung großen Hoffnungen hinzugeben.

Die Waareneinfuhr in 1881 war wenig bedeutender, als die des Vorjahres. Nach dem hiesigen Handelsblatt betrug die Einnahme des hiesigen Seezollamtes für Eingangszoll auf Waaren vom Auslande:

in 1881 9 351 511 Bolivares 82 C.,
gegen 8 867 595 „ 88 „ in 1880.

Der Unterschied zu Gunsten des letzten Jahres hat seine Ursache zum größten Theile in der Zollerhöhung einiger Artikel auf Grund des am 1. Juli 1881 in Kraft getretenen neueren Zolltarifs. Ueber Werth und Ursprung der Einfuhr stehen keine Daten zu Gebote.

Ueber die Ausfuhr von La Guaira in 1881 giebt die nachstehende, nach einer Veröffentlichung des hiesigen Handelsblattes zusammengestellte Tabelle mit Angabe der Bestimmung und Fahrzeuge Auskunft.

Chinarinde.		Holz.		Tabak.		Baumwolle.		Kontanten.		Total.	
Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Bolivares.
7 933	11 836	20 000	2 000	—	—	—	—	1178	366 498,28	4 439 273	5 750 298,28
4 848	6 490	—	—	500	600	—	—	95¼	151 112,42	4 430 923¼	6 119 701,42
—	—	—	—	—	—	—	—	28	75 000	755 079	1 017 999
1 060	2 147	4 686	350	—	—	156	155	—	—	116 966	138 689
—	—	133 722	7 745	—	—	—	—	—	—	958 242	1 085 733
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	937	1 401
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 892	18 480
3 189	4 778	—	—	—	—	—	—	1237¼	1 608 732,02	4 174 144¼	6 783 416,02
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163 773	196 527
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 745	8 742
—	—	—	—	—	—	—	—	¾	2 083	¾	2 083
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	230	224
17 030	25 271	156 408	10 095	500	600	156	155	2539¼	2 203 425,72	15 063 205¼	21 123 293,72
13 841	20 493	158 408	10 095	500	600	156	155	1301¼	592 610,70	10 719 312¼	14 132 301,70
3 189	4 778	—	—	—	—	—	—	1237¼	1 608 732,02	4 337 917¼	6 979 943,02
—	—	—	—	—	—	—	—	¾	2 083	5 975¾	11 049
17 030	25 271	158 408	10 095	500	600	156	155	2539¼	2 203 425,72	15 063 205¼	21 123 293,72

Die Ausfuhr von Tabak zeigt in Folge der niedrigen Preise im Auslande eine Abnahme gegen das Vorjahr, während die einiger anderer Artikel, als Cebadilla, Chinarinde, Holz, Häute und Felle, zugenommen hat.

Von der neuen Kaffee-Ernte, ungefähr Anfang Oktober beginnend, gelangten während der letzten drei Monate des Jahres erst etwa 630 000 Kilogr., gegen 1 380 000 Kilogr. im gleichen Zeitraum von 1880, zur Verschiffung.

Die folgende Uebersicht enthält eine Aufstellung der Ausfuhr von La Guaira vom 1. Oktober 1880 bis zum 30. September 1881 (den Zeitraum einer Kaffee-Ernte umfassend), zusammengestellt von der hiesigen Agentur der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-gesellschaft.

---

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 439.

A. Ausfuhr, nach

Schiffe.	Kaffee. Kolli.	Kaffee. Gewicht in Kilogr.	Kaffee. Deklarirter Werth in Boliv.	Kakao. Kolli.	Kakao. Gewicht in Kilogr.	Kakao. Deklarirter Werth in Boliv.	Häute. Kolli.	Häute. Gewicht in Kilogr.	Häute. Deklarirter Werth in Boliv.	Felle. Kolli.	Felle. Gewicht in Kilogr.	Felle. Deklarirter Werth in Boliv.
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft..	73 741	3 991 169	4 751 931	9 117	480 840	727 847	12 919	142 272	168 810	14	2 478	3 270
Compagnie Générale Transatlantique...	44 092	2 299 680	2 752 285	42 154	2 189 164	3 199 467	488	5 387	5 924	—	146 933	267 246
Red D Line.....	67 205	3 967 814	4 738 716	3 940	215 604	331 325	2 392	26 877	34 816	1281	—	—
Royal Mail Steam Packet Company ..	13 380	722 237	891 840	2 738	125 720	216 763	2 932	31 229	35 988	—	—	—
Segelschiffe.....	11 548	610 100	727 731	6 314	328 860	488 861	1 407	15 453	20 293	—	—	—
Total	209 966	11 591 000	13 862 503	64 263	3 340 188	4 964 263	20 138	221 218	265 831	1295	149 411	270 516

B. Bestimmung

Bestimmung.	Kaffee. Kolli.	Kaffee. Gewicht in Kilogr.	Kaffee. Deklarirter Werth in Boliv.	Kakao. Kolli.	Kakao. Gewicht in Kilogr.	Kakao. Deklarirter Werth in Boliv.	Häute. Kolli.	Häute. Gewicht in Kilogr.	Häute. Deklarirter Werth in Boliv.	Felle. Kolli.	Felle. Gewicht in Kilogr.	Felle. Deklarirter Werth in Boliv.
Hamburg	65 042	3 618 733	4 336 980	4 318	239 150	363 501	16 180	177 032	212 021	14	2 478	3 270
Bremen.....	1 708	91 406	109 584	11	625	935	930	9 231	10 145	—	—	—
Hâvre	57 591	3 019 059	3 595 072	14 722	760 306	1 142 216	—	—	—	—	—	—
St. Nazaire	310	11 211	13 494	1 807	96 419	142 961	—	—	—	—	—	—
Bordeaux	29 336	1 535 790	1 845 140	31 177	1 611 530	2 416 777	692	8 363	9 195	—	—	—
Santander	64	3 758	4 518	6 002	319 730	489 012	—	—	—	—	—	—
London.....	405	21 724	26 001	583	30 763	42 867	—	—	—	—	—	—
Liverpool	672	35 952	43 142	—	—	—	—	—	—	—	—	—
New-York	53 734	3 192 256	3 819 843	3 835	185 320	204 063	2 286	25 857	33 590	1281	146 933	267 246
Andere Häfen.....	1 104	61 111	68 729	1 808	96 345	161 931	50	735	880	—	—	—
Total	209 966	11 591 000	13 862 503	64 263	3 340 188	4 964 263	20 138	221 218	265 831	1295	149 411	270 516

Die beiden hier angeschlossenen Uebersichten enthalten Aufstellungen der Ausfuhr von Barcelona und von Carúpano in 1881, zusammengestellt nach den Angaben der Zollverwaltung.

Ausfuhr von Barcelona.

	Gewicht in Kilogramm. Kaffee.	Kakao.	Baumwolle.	Holz.	Dividivi.	Stärke.	Häute.	Kokosnüsse.	Zucker.	Gamelote (Pflanzenfaser).
Nach Europa:										
mit den Dampfschiffen der Compagnie Générale Transatlantique	42 863	—	—	—	—	—	—	—	—	1000
mit Segelschiffen..... (darunter eins Deutscher Flagge von Hamburg.)	14 295	250	26 082	895 920	56 210	—	—	8 150	—	—
	57 158	250	26 082	895 920	56 210	—	—	8 150	—	1000
Nach Nordamerika:										
mit Segelschiffen.....	1 510	—	—	75 268	—	—	—	297 000	—	—
Nach Westindien:										
mit den Dampfschiffen der Compagnie Générale Transatlantique	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
mit Segelschiffen.....	3 513	—	—	—	—	1960	48	—	13 863	—
Total	62 311	250	26 082	971 188	56 210	1960	48	305 150	13 863	1000

Schiffen geordnet.

Tabak.			Verschiedenes.			Kontanten.		Total der Produkte.			Totalwerth der Produkte und Kontanten in Bolivares.
Kolli.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Boliv.	Kolli.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Boliv.	Kolli.	Werth in Boliv.	Kolli.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Boliv.	
—	—	—	1 414	73 750	65 496	62	480 743	97 205	4 690 509	5 717 354	6 198 097
15	500	600	331	17 457	17 949	9	176 264	87 080	4 512 188	5 976 225	6 152 489
1	8	140	566	39 491	32 484	147	1 496 412	75 385	4 396 727	5 404 627	6 901 139
990	40 083	38 975	486	17 212	17 161	3	42 736	20 526	936 481	1 200 727	1 243 463
—	—	—	7 856	153 881	16 610	1	760	27 125	1 108 294	1 253 495	1 254 255
1006	40 591	39 715	10 653	301 791	149 700	222	2 196 915	307 321	15 644 199	19 552 528	21 749 443

der Ausfuhr.

Tabak.			Verschiedenes.			Kontanten.		Total der Produkte.			Totalwerth der Produkte und Kontanten in Bolivares.
Kolli.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Boliv.	Kolli.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Boliv.	Kolli.	Werth in Boliv.	Kolli.	Gewicht in Kilogr.	Deklarirter Werth in Boliv.	
486	23 923	28 519	1 732	79 564	63 896	31	287 051	87 772	4 140 880	5 008 187	5 295 238
504	16 160	10 456	1	31	240	—	—	3 154	117 453	131 360	131 360
15	500	600	241	11 700	10 523	20	151 735	72 569	3 791 565	4 748 411	4 900 146
—	—	—	98	3 040	5 816	5	25 157	2 215	110 670	162 271	187 428
—	—	—	4 936	148 417	15 761	1	3 200	66 141	3 304 100	4 286 873	4 290 073
—	—	—	8	55	100	—	—	6 074	323 543	493 630	493 630
—	—	—	93	3 245	2 450	6	29 076	1 081	55 732	71 318	100 394
—	—	—	—	—	—	—	—	672	35 952	43 142	43 142
1	8	140	511	43 519	34 614	146	1 462 906	61 648	3 593 893	4 359 496	5 822 402
—	—	—	3 033	12 220	16 300	13	237 790	5 995	170 411	247 840	485 630
1006	40 591	39 715	10 653	301 791	149 700	222	2 196 915	307 321	15 644 199	19 552 528	21 749 443

Ausfuhr von Carúpano.

	Gewicht in Kilogramm.		
	Kakao.	Kaffee.	Silbererz.
Nach Europa:			
mit den Dampfschiffen der Compagnie Générale Transatlantique und der Royal Mail Steam Packet Company	1 215 514	7343	6 754
Nach Nordamerika:			
mit Segelschiffen	—	—	11 200
Total	1 215 514	7343	17 954

Im ersten Halbjahre 1881 sollen ferner ausgeführt worden sein:

von Cumana:

143 261 Kilogr. Kaffee,
2 569 „ Kakao,
32 „ Reh- und Ziegenfelle,
3 693 Kilogr. Baumwolle,
190 „ Stärke,
38 174 „ Zucker,
8 808 „ Dividivi,
14 000 „ Holz;

von Maturin:

25 838 Kilogr. Kaffee,
418 „ Kakao,
1 642 „ Ochsenhäute,
96 „ Reh- und Ziegenfelle,
52 937 „ Stärke,
184 „ Zucker;

von Guiria:

958 Kilogr. Kaffee,
528 595 „ Kakao,
608 „ Ochsenhäute,
828 „ Stärke,
6 680 „ Dividivi;

von Juan Griego (Insel Margarita):

107 000 Kilogr. Dividivi.

Ueber die Einfuhr genannter Orte ist nichts bekannt.

Der in 1881 von der Küste hier zum Verkauf gekommene Kakao, zusammen ungefähr 60 000 Fanegas zu 110 Pfd. Spanisch vertheilt sich hinsichtlich des Ursprungs folgendermaßen:

geringere Klassen:

von Rio Chico ..... 43 000 Fanegas,
„ Rio Caribe ..... } 10 000 „
„ Carúpano ..... }

feinere Klassen:

von Choroni ..... }
„ Ocumari ..... } 7 000 Fanegas.
„ Barcelona ..... }

Für feinere Kakaosorten wurden 140 bis 168 Bolivares, für geringe Sorten 76 bis 104 Bolivares pro Fanega bezahlt.

Von Kaffee kamen im Ganzen ungefähr 5000 bis 6000 Centner von der Küste an den Markt, und sie wurden zu 42 bis 70 Bolivares pro 100 Pfd. Spanisch verkauft.

Für Häute und Felle bezahlte man:

gesalzene Ochsenhäute	52	bis	60	Bolivares,
trockene „	68	„	80	„
Rehfelle	200	„	240	„
Ziegenfelle	112	„	120	„

pro 100 Pfd. Spanisch.

Die Wechselkurse schwankten für 90 Tage nach Sicht-Papier zwischen: Hamburg 30¼ und 32 Centavos macuquinos pro 1 Reichsmark; London 6,20 und 6,45 Pesos macuquinos pro 1 Pfd. Sterl.; Paris 4,08 und 3,90 Franken pro 1 Peso macuquino.

An der Eisenbahn zwischen hier und Carácas wurde während des ganzen Jahres gearbeitet. Kurz vor Ende desselben ist es dem Unternehmer gelungen, eine Englische Gesellschaft zur Fertigstellung des Werkes zu vereinigen; der Bau soll bis zum 1. Januar 1883 beendet werden.

Als regelmäßige Folge der wärmeren Jahreszeit traten auch im vergangenen Jahre verschiedene Fieber auf, jedoch nur sporadisch, und es darf der Gesundheitszustand dieses Platzes und der Rhede im Ganzen als zufriedenstellend bezeichnet werden.

XI.]

Mozambique.

Jahresbericht für 1881.[1])

Der hiesige Handel des Jahres 1881 hat sich nicht in demselben Maße wie derjenige des Vorjahres entfaltet, und sein Ergebniß ist ein unbefriedigendes gewesen. Eine Hauptursache hiervon dürfte wohl in der der Erdnußernte zu Anfang des Jahres ungünstig gewesenen Witterung liegen, indem der große Mangel an Regen gleich nach der Aussaat ein kräftiges Gedeihen nicht zuließ und in Folge dessen die Ernte bedeutend kleiner ausfiel, als in 1880.

Da die Erdnuß der wichtigste hiesige Artikel ist, so hatte diese Mißernte eine gewisse Lähmung des Geschäfts zur Folge, die auch nicht verfehlen konnte, sich alsbald in den anderen Verkehrszweigen fühlbar zu machen und ein kleineres Importgeschäft wie auch verringerten Schiffsverkehr herbeiführte.

Die Gesammteinfuhren des verflossenen Jahres betrugen nach Veröffentlichungen des hiesigen Zollamts-Directors 878 417 000 Réis an Werth, gegen 993 917 000 Réis in 1880, oder 11,6 pCt. weniger. Die Ausfuhren beliefen sich auf 554 381 000 Réis an Werth, gegen 766 256 000 Réis des Vorjahres, oder 29 pCt. weniger.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 463.

Wir sind leider nicht im Stande, eine spezifizirte Liste der Gesammt-Ein- und -Ausfuhren aufzustellen, da bis jetzt seitens der hiesigen Behörden noch keine solche veröffentlicht worden ist.

An den Einfuhren war Deutschland mit 36 106 000 Réis betheiligt, und zwar mit 27 106 000 Réis in Waaren und 9 000 000 Réis in Edelmetallen.

Die unten folgende erste Zusammenstellung giebt die Werthe der einzelnen Waaren, welche von Deutschen eingeführt wurden, und deren Ursprung an.

An den Ausfuhren war Deutschland mit 105 150 000 Réis in Waaren und 10 955 000 Réis in Edelmetallen, zusammen mit 116 104 000 Réis betheiligt (gleich 21 pCt. der Gesammtausfuhr), gegen 167 526 000 Réis des Vorjahres, so daß eine Verminderung um 30,7 pCt. bemerkbar ist.

Die am Schlusse angefügte zweite Uebersicht giebt eine Zusammenstellung der nach Deutschland ausgeführten Waaren.

In Folge der verringerten Produktion des Landes im Allgemeinen war natürlich der Bedarf für den Schiffsverkehr ein reduzirter.

Es kamen im verflossenen Jahre nur 20 Segelschiffe mit einem Netto-Raumgehalt von 5826 Tonnen und 29 Dampfschiffe von 23 826 Tonnen Raumgehalt an, gegen 33 Segelschiffe von 8752 Tonnen und 50 Dampfschiffe von 51 061 Tonnen in 1880.

Von den Segelschiffen waren 8 Deutsche von 2307,18 Tonnen, 4 Französische von 1435 Tonnen, 4 Norwegische von 973 Tonnen, 2 Britische von 499 Tonnen und 1 Portugiesisches von 352 Tonnen. Von den Deutschen Fahrzeugen kamen 3 in Ballast, 1 theilweise mit Ballast ein, sie gingen alle beladen aus.

Es kamen außerdem 42 Dhows und kleine Fahrzeuge von Bombay, Goa, Zanzibar und Madagaskar, mit einem Raumgehalt von 2261 Tonnen.

Den Küstenhandel zwischen den verschiedenen Portugiesischen Häfen und Mozambique versahen 106 Dhows mit einem ungefähren Raumgehalt von 4400 Tonnen.

Von fremden Schiffen, die von oder nach Deutschen Häfen gesegelt, sind keine zu verzeichnen.

Einfuhren von Deutschland nach Mozambique in 1881.

Artikel.	Werth: Réis.	Ursprung.
Gewehre	10 412 500	Deutschland.
Bunte Baumwollenwaaren	3 093 824	England.
Messingdraht	5 116 322	Deutschland.
Biskuits	658 000	Hamburg.
Glasperlen	5 884 698	Venedig.
Verschiedene Artikel	1 941 450	Deutschland.
	27 106 794	

Ausfuhren von Mozambique nach Deutschland in 1881.

Artikel.	Gewicht: Kilogr.	Werth: Réis.
Erdnüsse	808 390	44 254 975
Sesamsamen	301 316	19 148 285
Ebenholz	70 677	1 550 694
Colombowurzel	49 156	3 748 715
Kautschuk	32 054	34 891 618
Verschiedene Artikel als: Orseille, Mais, Rafia, Schildpatt, Kopal, Muscheln	38 223	1 555 746
	1 299 816	105 150 033

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler und Sohn, Berlin, Kochstraße 69. 70.

1882. **Handelsberichte** August.

der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

I.] ## Taiwan (Formosa).

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Gesammt-Bruttowerth des fremden Handels in dem Konsulardistrikt von Taiwan (Takao und Taiwanfu) während des Jahres 1881 betrug 1 181 343 Pfd. Sterl. gegen 1 313 097 in 1880.

Es zeigt sich also eine Abnahme um 131 754 Pfd. Sterl. in dem Bruttowerthe des Handels während des Berichtjahres.

Der im vorigen Handelsbericht in Aussicht gestellte theilweise Mißertrag der Zuckerernte erklärt hauptsächlich diese Abnahme. Obwohl nun der Handel einen geringeren Werth hatte als im Vorjahre, so hatte derselbe doch einen weit größeren, als in den früheren Jahren und ein Vergleich mit den letzteren fällt zum Vortheile des Berichtjahres aus. Man darf daher folgern, daß die Aussichten für die Häfen Süd-Formosas günstige sind und daß der Handel derselben in stetigem Wachsen begriffen ist.

Schifffahrt.

Der Tonnengehalt der fremden Schiffe, welche in dem Frachtgeschäft Verwendung fanden, übersteigt den des Vorjahres um 4 558 Tonnen. Britische Schiffe hatten einen größeren Antheil an demselben als in 1880, die Deutsche Flagge zeigt eine wenn auch nur kleine Zunahme.

Der Tonnengehalt Britischer Schiffe war um 17 769 Tonnen größer, als im Vorjahre; es weisen nämlich die Dampfschiffe eine Zunahme von 21 126 Tonnen, die Segelschiffe eine Abnahme von 3 357 Tonnen auf. Die Zunahme für die Deutsche Flagge ist 343 Tonnen. Acht Deutsche Dampfschiffe besuchten den Hafen in 1881, in 1880 kam nur ein einziges hierher. Für die Schiffe der Vereinigten Staaten von Amerika zeigt sich eine Abnahme von 10 730 Tonnen. Andere Flaggen zeigen keine Veränderung. Ein Französisches Segelschiff von 309 Tonnen kam in 1881, während in 1880 diese Flagge hier nicht vertreten war.

Ein Englisches Dampfschiff nahm eine Ladung Zucker für Großbritannien direkt, zwei Dampfschiffe derselben Flagge gingen nach Yokohama. Während der Zuckersaison liefen häufig Dampfschiffe unsern Hafen an, um Ladung für Schanghai einzunehmen.

Das Haus Dircks u. Co., eine Deutsche Firma, hatte während der zweiten Hälfte des Jahres ein Dampfschiff in regelmäßiger Fahrt zwischen Taiwanfu, Hongkong, Swatau und Amoy.

Die Dampfschifffahrtsgesellschaft Chinesischer Kaufleute sandte in 1881 kein Schiff nach dem hiesigen Konsulatsbezirk.

Einfuhr.

Der Werth der Netto-Einfuhr während des Jahres 1881 belief sich auf 662 852 Pfd. Sterl. 11 Schill. 3 Pce., d. h. auf 97 499 Pfd. Sterl. 11 Schill. 9 Pce. mehr als im Vorjahre.

Die Zunahme kam in folgender Weise zu Stande:

Zunahme.	Taels.	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
Opium	88 160	25 346	—	—
Metalle	365	104	18	9
Verschiedenes	3 223	926	12	3
Chinesische Einfuhren	302 700	87 026	5	—
	394 448	113 403	16	—
Abnahme.	Taels.	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
Baumwollenwaaren	40 710	11 704	2	6
Wollenwaaren	14 609	4 200	1	9
	55 319	15 904	4	3

Hieraus ergiebt sich die obige Netto-Zunahme.

Das Mehr in den kleineren Artikeln fällt hauptsächlich auf Lampen, Kerosinöl, Schwefelhölzer und Tripang.

Die Einfuhr Chinesischer Waaren ist gestiegen und zwar nicht bloß in einem bestimmten Artikel, sondern die Zunahme war eine allgemeine. Große Quanten Reis wurden im Herbst eingeführt, da die Ernte Süd-Formosas durch Stürme vernichtet war.

Die Abnahme in der Einfuhr von Baumwollen- und Wollenwaaren erklärt sich hauptsächlich aus der ungenügenden Zuckerernte. In den Jahren, in welchen die Zuckerausfuhr eine große, ist auch der Konsum in jenen Artikeln ein entsprechend bedeutender.

Ausfuhr.

Der Werth der Ausfuhr während des Jahres 1881 betrug ausschließlich der Wiederausfuhr 504 193 Pfd. Sterl. 7 Schill.

Eine Abnahme fand statt in den folgenden Artikeln:

	Taels.	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
Brauner Zucker	638 276	183 504	7	—
Weißer „	165 452	47 567	9	—
Lungngans	14 803	4 255	17	3
Verschiedenes	15 155	4 357	1	3
	833 686	239 684	14	6

Dagegen steht eine Zunahme in:

	Taels.	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
Gelbwurz	16 191	4 654	18	3
Hanf	10 133	2 913	4	9
	26 324	7 568	3	—

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 454 u. 212.

Es ergiebt sich somit eine Abnahme um 807 362 Taels = 232 116 Pfd. Sterl. 11 Schill. 6 Pce.

Obschon die Ausfuhr von braunem Zucker 16 609 Tonnen weniger betrug als in 1880, so war dieselbe doch größer, als in früheren Jahren, wenn wir 1876 ausnehmen. Es ist kaum zu bezweifeln, daß diese Ausfuhr mehr und mehr wachsen wird, da jährlich größere Länderstrecken freigelegt und mit Zuckerrohr bebaut werden. Die ungenügende Ernte in 1881 und die, wie zu befürchten ist, noch weniger befriedigende Ernte dieses Jahres, sind lediglich den ungünstigen Witterungsverhältnissen zuzuschreiben.

Die bedeutendsten Märkte für Takao-Zucker sind Japan, London und Australien, während der Taiwan-Zucker hauptsächlich nach den nördlichen Häfen Chinas geht. Die Ausfuhr nach London betrug ungefähr 4162 Tonnen gegen 9038 Tonnen im Vorjahre.

Der hiesige Zucker ist von sehr niedriger Qualität und gehört beinahe der allerletzten Klasse an. Sobald eine mehr wissenschaftliche Methode befolgt wird, um den Saft aus dem Rohr zu pressen, und größere Sorgfalt bei der Bereitung des Zuckers aufgewandt wird, ist außer Zweifel, daß die Güte des Produktes gewinnen wird. In England wird dieser Zucker größtentheils in den Brauereien zur Herstellung eines Patent-Nahrungsmittels für Vieh und zum Vermischen mit anderen Zuckersorten verwandt.

Die Ausfuhr von weißem Zucker zeigt eine Abnahme von 1809 Tonnen gegen das Vorjahr.

Der Werth der wiederausgeführten Waaren zeigt ein Mehr von 4978 Taels oder 1431 Pfd. Sterl. 3 Schill. 1 Pce. in 1881 und rührt dasselbe daher, daß Opium, namentlich Persisches von geringer Güte, hier unverkäuflich war und zurückgesandt wurde. Auch Wollenwaaren hatten einen gewissen Antheil an diesem Plus.

Allgemeines.

Die bedeutendste Abnahme in dem Handel der Häfen Süd-Formosas in 1881 traf ihren großen Stapelartikel: Zucker.

Die Ursache dieses Rückganges ist in den schweren Taifunen zu suchen, welche im Herbst des Jahres 1880 die Zuckerpflanzungen arg beschädigten. Dieser Rückgang wird voraussichtlich kein dauernder sein, da man fortfährt größere Länderstrecken frei zu legen und der Zuckerkultur dienstbar zu machen.

Zwei neue Firmen sind hier während des vergangenen Jahres eröffnet worden. Die eine, ein Englisches Haus, Brown u. Co., war schon früher hier etablirt, hatte aber vor einigen Jahren diese Filiale geschlossen. Die Herren Brown u. Co. sind auch Agenten für ein großes Amerikanisches Haus. Die andere Firma ist eine Deutsche, eine Filiale der Herren Dircks u. Co. in Swatau, welche das Geschäft der Herren Julius Mannich u. Co., gleichfalls eines Deutschen Hauses, übernommen haben.

Die Herren Dircks u. Co. machen ein größeres Geschäft, als ihre Vorgänger, ein oder zwei Dampfschiffe, welche der Firma gehören, laufen häufig zwischen Taiwan und Swatau.

Hafen und Barre von Takao sind noch nicht ausgebaggert worden und es ist nicht wahrscheinlich, daß diese Arbeit bald unternommen werden wird. Dieser Umstand ist von großem Gewicht für die Aussichten Takaos als Wohnortes für die Fremden. Die gewöhnlichen Handelsdampfschiffe besuchen diesen Hafen nie und während des Südwest-Passats ist der Platz ganz verödet, denn die Kaufleute bringen den größten Theil der Zeit in Anping, dem Hafen von Taiwanfu zu.

Die Stelle, welche die Fremden in Anping für die Errichtung ihrer Wohn- und Lagerhäuser ausgewählt haben, wurde vor wenigen Jahren noch vom Hochwasser bedeckt und bildete beim Rücktritt desselben eine große Schlammfläche. Der Platz liegt gegenüber dem alten Niederländischen Fort Zelandia und vor zwei Jahrhunderten war dort Wasser genug, um die reich beladenen Schiffe der Niederländischen Ostindischen Gesellschaft zu tragen. Die fremden Firmen haben hier jetzt ihre Wohn- oder Lagerhäuser und das Zollamt hat sein Büreau und eine Halle für die zollamtliche Kontrole der Waaren dort errichtet. Während des letzten Jahres ist ein Quai von 800 Fuß Länge und 14 Fuß Breite erbaut worden, zu dessen Kosten von 2165 Dollars die Chinesischen Behörden die Summe von 960 Dollars beigetragen haben. Alle Einfuhren für den Distrikt werden jetzt in Anping gelandet, und die Güter, welche für den Konsum von Takao und der Umgegend dieses Platzes bestimmt sind, werden auf einem kleinen Dampfschiff von Anping dorthin versandt.

Der Hafen von Anping ist weiter nichts als eine offene Rhede und während des Südwest-Passats ein sehr gefährlicher Ankerplatz und der Zugang zu demselben außerordentlich schwierig. Während dieser Zeit kommt es häufig vor, daß die Ladungen der Dampfschiffe wochenlang nicht gelöscht werden können und die Verbindung mit dem Lande ist oft für lange Zeit unterbrochen, da die Barre bei dem leichtesten Südwest fast unpassirbar wird, so daß der Zugang zu den auf der Rhede liegenden Schiffen mit erheblicher Gefahr verknüpft ist.

Trotzdem ziehen die Kaufleute es vor, ihr Hauptquartier in Anping zu haben, weil sie dort ihre Briefe bei der Ankunft der Dampfschiffe schnell erhalten und die Beantwortung ihrer Correspondenz mit demselben Schiff expediren können, während diese Möglichkeit in dem 28 Engl. Meilen entfernten Takao nicht gegeben ist, was um so nachtheiliger, als während des Sommers man oft wochenlang auf eine Schiffsgelegenheit zur Beförderung von Briefen warten muß.

Die Aussichten sind unter diesen Umständen für Takao zur Zeit einigermaßen trübe, und doch, wenn die Behörden sich entschlössen, die Barre auszubaggern, den Hafen zu vertiefen und einen guten Weg oder einen Kanal nach Taiwanfu zu machen, würden die Dampfschiffe vielleicht hierher zurückkehren und Takao könnte ein bedeutender Handelsplatz werden und ein sicherer Hafen, zu dem die Schiffe in jeder Jahreszeit leichten Zugang finden würden.

Es ist zu befürchten, daß wenigstens in den nächsten Jahren nichts wird gethan werden, und wenn die Kaufleute einmal große Summen für die Errichtung von Wohn- und Lagerhäusern in Anping angelegt haben, sie nicht leicht zu bestimmen sein werden, nach Takao zurückzukehren.

Der Zuckerhandel wird aber in Takao verbleiben, welcher jährlich 50 bis 60 fremde Schiffe beschäftigt. Im letzten Jahre wurden von hier 23 000 Tons Zucker im Werthe von 227 254 Pfd. Sterl. ausgeführt.

Das hiesige Produkt, auf dessen Herstellung größere Sorgfalt als auf den Taiwanfu-Zucker verwandt wird, wird immer höhere Preise als der letztere bedingen, der in dem Japanischen Markte kaum verkäuflich ist.

Ein neuer Leuchtthurm ist auf dem Südkap im Bau begriffen, dürfte aber schwerlich schon in nächster Zeit vollendet sein. Es wird indeß schon jetzt ein kleines Feuer dort gezeigt. Ein Feuer ist auch im Fort Zelandia hergerichtet worden, welches in großer Entfernung nach allen Seiten hin sichtbar ist.

Von Seiten des Gouverneurs der Provinz wird ein Versuch gemacht, die Verbindungswege zwischen dem Norden und Süden der Insel zu verbessern.

In der Nähe des Ortes Tyka befinden sich etwa neun Bäche, die während des Sommers schwer zu überschreiten sind und man hat, so heißt es, jährlich hier Verluste an Menschenleben zu beklagen.

Der Gouverneur bemüht sich, Abzugskanäle für die sumpfigen Niederungen zu schaffen und eine Reihe von Dämmen zu erbauen, welche durch hängende Brücken verbunden werden sollen. Die Arbeiten scheinen aber Schwierigkeiten zu begegnen, und es ist fraglich, ob dieselben ohne fremde Hülfe zu Ende geführt werden können. Die Kosten werden auf über 800 000 Dollars veranschlagt, doch hört man auch, daß dieser Betrag bei Weitem nicht hinreichend sein wird.

Vergleichende Uebersicht über die Werthe des Handels in den Jahren 1876 bis 1881.

Jahre.	Werth des Handels.				Baargeld.		Schifffahrtsbewegung.	
	Netto-Einfuhr. (Einheimische und fremde Waaren abzüglich der Wiederausfuhr.)	Ausfuhr (ausschl. der Wiederausfuhr).	Einfuhr und Ausfuhr zusammen.	Wiederausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Tonnengehalt einwärts.	Tonnengehalt auswärts.
	Taels.	Taels.	Taels.	Taels.	Taels.	Taels.		
1876	1 282 576	1 415 744	2 698 320	19 007	473 979	437 015	62 351	63 258
1877	1 512 244	1 325 470	2 837 714	30 914	368 427	455 316	42 440	42 021
1878	1 372 660	1 120 723	2 493 383	77 818	197 410	547 372	38 012	36 897
1879	1 711 509	2 039 416	3 750 925	56 011	683 177	527 050	52 183	52 189
1880	1 966 466	2 561 078	4 527 544	19 876	914 125	471 746	59 045	60 274
1881	2 305 595	1 753 716	4 059 311	24 854	350 081	762 203	61 861	62 016

Uebersicht über die Schifffahrtsbewegung in den Häfen von Takao-Taiwanfu während des Jahres 1881.

Nationalität.	Angekommen.						Abgegangen.						Ueberhaupt angekommen und abgegangen	
	Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Zusammen		Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Zusammen			
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Britische	32	11 039	53	26 880	85	37 919	33	11 338	53	26 880	86	38 218	171	76 137
Amerikanische	3	1 015	—	—	3	1 015	3	1 015	—	—	3	1 015	6	2 030
Deutsche	56	16 636	8	4 038	64	20 674	55	16 492	8	4 038	63	20 530	127	41 204
Französische	1	309	—	—	1	309	1	309	—	—	1	309	2	618
Dänische	5	1 235	—	—	5	1 235	5	1 235	—	—	5	1 235	10	2 470
Niederländische	1	263	—	—	1	263	1	263	—	—	1	263	2	526
Schwedische und Norwegische	2	446	—	—	2	446	2	446	—	—	2	446	4	892
	100	30 943	61	30 918	161	61 861	100	31 098	61	30 918	161	62 016	322	123 877

I.]

Amoy.

Bericht über das Theegeschäft in Futschau während der Saison 1881/82.

Die Saison war Ende Februar so gut wie geschlossen.

Der Export nach Europa zeigte im Vergleich zur vorgehenden Saison einen Abfall von 9 bis 10 Millionen Pfund, die Resultate für die am Theehandel betheiligten fremden Kaufleute waren, wenn auch nicht allgemein befriedigend, doch besser als im Vorjahre.

Die bedeutsamste Erscheinung der ganzen Saison war der große Rückgang in dem Werthe der gewöhnlichen Congous auf dem Londoner Markte. Dieselben fielen von 8 und 7 auf 6 und 5½ Pence pro Pfund, das heißt um 20 bis 25 pCt.

Der so eben erwähnte Abfall in dem Export nach Europa fällt fast ausschließlich auf die guten und feinen Sorten, meistens Congous erster Ernte, und erklärt sich einmal aus der geringeren Produktion, dann aber aus der größeren Ausfuhr nach Australien.

Der Preisrückgang der gewöhnlichen Congous, welcher trotz großer Nachfrage eintrat, läßt sich nur dadurch erklären, daß zu den

von früher vorhandenen Vorräthen allzugroße Quantitäten eingeführt wurden.

Da aber die Nachfrage in London für diese ordinären und sehr ordinären (low ordinary) Waaren schon seit längerer Zeit anhält, so ist es nicht zu verwundern, daß die Chinesen immer mehr derartigen Thee an den Markt bringen und die frühere Qualität bestimmter besserer Sorten nicht aufrecht erhalten haben, so daß diese, welche zu den besten und feinsten Arten gehörten, welche überhaupt in London importirt wurden, jetzt volle 6 Pence bis 1 Schilling pro Pfund, oder 40 bis 50 pCt. weniger werth sind als in früheren Jahren.

Da der Bedarf an Thee in fast allen Ländern, wo derselbe überhaupt konsumirt wird, gestiegen ist, so möchte es Verwunderung erregen, daß der Preis des Artikels geringer und schwankender geworden ist, es dürfte sich diese Thatsache aber daraus erklären, daß viele Theekäufer in Futschau schon seit Jahren ohne Berücksichtigung der Qualität zu möglichst niedrigen Preisen gekauft haben, ein Verfahren, welches dazu geführt hat, daß die Güte der Thees immer mehr verringert worden ist und die gezahlten Preise in Anbetracht der gelieferten Qualität trotz alledem zu hoch waren.

In Folge dieser fortgesetzten Verschlechterung der Sorten sind die Preise schwankend geworden, das ganze Theegeschäft in Futschau ist in eine beklagenswerthe Lage gebracht und ist für die Zukunft ein unbefriedigender und mißlicher Zustand hervorgerufen.

Die wirklich guten und feinen Sorten Congous sind während der letzten Saison nicht zu theuer eingekauft worden und haben die in den Monaten Juni und Juli verschifften Congous erster Lese sich gut bezahlt gemacht, im Allgemeinen haben aber auch diese Thees keine besonders guten Resultate erzielt, wohl weil die großen Massen ordinärer Sorten allzusehr auf den Londoner Markt drückten.

Dazu, daß in Futschau im Allgemeinen zu hohe Preise für die nach Europa verschifften Thees bezahlt wurden, trug wesentlich die große Nachfrage für die Australischen Kolonien bei. Die einheimischen Theeleute machten dabei sehr gute Geschäfte, da sie selbst von den Produzenten sehr billig eingekauft hatten.

Während in der Saison 1880/81 in den Australischen Kolonien an Futschau-Thee außerordentlich gut verdient worden war, haben die dortigen Importeure in der Saison 1881/82 anscheinend weniger gute Geschäfte gemacht, aber immerhin nicht ohne Vortheil operirt. Da nun in den beiden letzten Saisons über 43 Millionen Pfund gegen 27½ Millionen in 1878/79 und 1879/80 in Australien importirt worden sind, so rechnet man in Futschau darauf, daß im Beginn der kommenden Saison, Anfang Juni, die Nachfrage für den dortigen Markt in Folge bedeutender Vorräthe keine besonders lebhafte sein wird, und hofft, daß in Folge dessen die Einkaufspreise niedriger sein werden, sowie daß die Eröffnung der Saison nicht zu früh stattfinden werde. Unter diesen Konjunkturen denkt man, daß Thee sich mit einigem Verdienst wird nach London legen lassen.

Man nimmt an, daß ordinäre Theesorten in England nicht wieder wesentlich im Werthe steigen werden und erwartet, daß dieser Umstand endlich die Produzenten veranlassen wird, die Qualität der Thees zu verbessern und den Futschau-Thees so wieder zu dem guten Ruf und Namen zu verhelfen, dessen sie sich in früherer Zeit auf dem Londoner Markte zu rühmen hatten.

Die Klage, daß das Theegeschäft in Futschau in eine mißliche und unbefriedigende Lage gebracht worden sei, wird von anderer Seite auf das ganze Chinesische Theegeschäft ausgedehnt. Eine bedeutende Englische Firma in Shanghai giebt in ihrer letzten Jahresübersicht der folgenden Auffassung Ausdruck:

„Daß die Qualität der in China produzirten Theesorten sich durch eine Reihe von Jahren ständig verschlechtert hat, ist eine ebenso allgemein anerkannte wie betrübende Thatsache. Starke Besteuerung und die aus der Konkurrenz Indischen Thees hervorgehende Verminderung des Werthes haben dazu geführt, daß Pflanzer und Verpacker sich bemühten, möglichst billige Preise zu stellen, ein Bemühen, dessen Erfolg um so mehr in Frage gestellt wird, je mehr die Chinesischen Theesorten eine Zahl ihrer Konsumenten durch eben diese Politik verlieren. Gewisse Theesorten (Shuntam) sind im Londoner Markte von 10 Pence das Pfund in 1880 auf 5 Pence in 1882 gefallen, und dies ist ein Preis, der nicht einmal Fracht, Zoll und Spesen deckt. Es scheint, daß mittelgute Sorten an die Stelle der ordinären getreten sind, ohne daß höhere Preise für dieselben erzielt werden, und selbst die feinen Arten, obschon sie sehr gesucht sind, bedingen in Europa nicht die Preise wie früher, weil sie die Konkurrenz mit den Indischen Thees zu bestehen haben."

Den Chinesischen Theepflanzern wird der dringende Rath gegeben, größere Sorgfalt auf die Kultur des Thees und die Erneuerung der alten Pflanzungen zu verwenden, widrigenfalls die Konkurrenz von Indien und Japan einen vollständigen Sieg davon tragen werde.

Es wirft sich die Frage auf, ob die Deutschen Thee-Importeure und Konsumenten aus den hier geschilderten Verhältnissen irgend welchen Nutzen ziehen können.

Man könnte zunächst versucht sein, zu glauben, daß auf dem überfüllten Londoner Markte unter Abwartung günstiger Konjunkturen oft sich eine vortheilhaftere Gelegenheit zum Einkauf bieten werde, als bei direkter Einfuhr von China, und dies für eine ausreichende Erklärung der Thatsache halten, daß Deutschland weit mehr Thee von London als direkt von China bezieht.

In der amtlichen Statistik des Hamburger Handels für das Jahr 1880 finden wir, daß bei der dortigen Gesammteinfuhr von Thee im Betrage von 2 038 500 Kilogramm und einem Werthe von 4 834 280 Mark von Großbritannien 1 488 000, von China nur 417 400 Kilogramm kamen.

Es ist also thatsächlich nach Hamburg weit mehr Thee von London als von China eingeführt worden, wie denn auch die drei direkten Deutschen Dampfer, welche von Futschau nach London und Hamburg expedirt wurden, für den ersteren Platz eine weit größere Ladung an Bord hatten als für den letzteren.

Trotzdem dürfte es wohl zweifelhaft sein, ob die bisher befolgte Praxis auch wirklich die für uns vortheilhaftere ist.

Man sollte meinen, daß eine Ersparniß der Spesen und Provisionen, welche auf dem Durchgang durch den Londoner Markt erwachsen müssen, nicht ohne Belang sein kann, und es mag erwähnt werden, daß ein direkter Bezug kleiner Posten via Hamburg sich ganz gut bezahlt gemacht hat. Die Schwierigkeit, welche daraus erwächst, daß hier zur Zeit kein Deutsches Bankhaus besteht, welches die Ausfuhren nach Deutschland selbst erleichtern könnte, dürfte sich doch vielleicht in vielen Fällen umgehen lassen, entweder durch Zahlung der Beträge an die in Deutschland etablirten Geschäftsfreunde hiesiger Häuser, oder durch Benutzung von Krediten auf London.

Deutsche Dampfer stehen ja für die Einfuhr schon zur Verfügung. Im vorigen Jahre verließen, wie erwähnt, drei Schiffe der Hamburger Dampfschiffsrhederei-Gesellschaft Futschau mit Thee, die „Electra" am 20. August, die „Hesperia" am 22. September und die „Feronia" am 21. Dezember, und es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß die

Gesellschaft ihre Dampfer auch schon im Anfang der Saison Futschau anlaufen lassen würde, wenn genügende Fracht geboten wäre.

Möchten also die Deutschen Thee-Importeure diesen Punkt in reifliche Erwägung ziehen und das ihre dazu beitragen, um unseren Handel auf eigene Füße zu stellen und der Ausbeutung durch die Engländer mehr und mehr zu entziehen.

Da in Futschau zwei sehr geachtete Deutsche Firmen, die Herren Siemssen u. Komp., welche auch ein Zweiggeschäft haben, und die Herren Schönfeld u. Komp. seit längeren Jahren ein bedeutendes Theegeschäft machen, so ist die Anknüpfung von Beziehungen dadurch ganz wesentlich erleichtert.

Bestellungen für die im Mai beginnende Saison werden am besten möglichst zeitig gemacht, denn wenn auch bis Dezember die Ausfuhr nicht stockt, so ist die Auswahl im letzten Theile der Saison doch eine beschränktere.

Es soll nun versucht werden, einige Daten zusammenzutragen, die bei einer beabsichtigten Bestellung den nöthigen Anhalt geben können.

Am 3. Juni 1881 wurden für die verschiedenen Sorten Congou die folgenden Preise im Vergleich zum Vorjahre gezahlt (1 Tael ist ungefähr 6 Mark, 1 Pikul ist 133⅓ Pfund Englisch):

Suey Kut and Kien Yong .	12¾	bis	17½	Taels	pro	Pikul	gegen					
	12½	„	21	„	„	„	in 1880,					
Sa Yune	11½	„	21	„	„	„	gegen					
	13	„	25	„	„	„	in 1880,					
Tong Hing Tong	16⅛	bis	17⅓	Taels	pro	Pikul	gegen					
	18	„	21	„	„	„	in 1880,					
Yung Hon.....	16	„	19	„	„	„	gegen					
	18	„	25	„	„	„	in 1880,					
Pan Yong.....	19	„	31	„	„	„	gegen					
	23	„	34	„	„	„	in 1880,					
Pakling	17	„	24	„	„	„	gegen					
	18	„	32	„	„	„	in 1880,					
Paklum	23	„	37	„	„	„	gegen					
	25½	„	38½	„	„	„	in 1880,					
Seu Moo and Kaison.....	24½	„	27½	„	„	„	gegen					
	20	„	36	„	„	„	in 1880.					

Die Preise waren also in 1881 durchgehends niedriger als in 1880, eine Thatsache, die in dem Bericht der Futschauer Handelskammer der geringeren Qualität der letztjährigen Ernte zugeschrieben wird.

Von der zweiten Nummer des Handelskammerberichts ab findet sich in jeder der wöchentlich erscheinenden Ausgaben eine Berechnung über den Preis, zu welchem sich die verschiedenen Sorten nach London legen lassen. In der Nummer vom 10. Juni ist die Fracht zu 3 Pfd. Sterl. 10 Schill. pro Ton von 40 Englischen Kubikfuß berechnet und der Kurs zu 3 Schill. 9¼ Pence pro Dollar.

Danach stellen sich die Preise in London wie folgt, und zwar scheint es praktisch, die Englischen Bezeichnungen für die verschiedenen Qualitäten Congou hier aufzuführen:

Dust and siftings to broken leaf	kostet	in	London	pro	Pfund	—	Schilling	7¼	Pence	bis	—	Schilling	8¾	Pence.
Common to good common.....	„	„	„	„	„	—	„	9¼	„	„	—	„	10½	„
Flavoury to medium.....	„	„	„	„	„	—	„	11⅛	„	„	1	„	2	„
Medium to good medium.....	„	„	„	„	„	1	„	2½	„	„	1	„	4⅝	„
Fine to finest	„	„	„	„	„	1	„	5⅛	„	„	1	„	9⅞	„

Die Fracht ist bis Anfang September fast unverändert wie oben angegeben, 3 Pfd. Sterl. 10 Schill. pro Ton, und der Kurs von 3 Schill. 9 Pence pro Dollar herrscht vor; derselbe steigt bis auf 3 Schill. 10 Pence und fällt bis auf 3 Schill. 8⅜ Pence.

In der zweiten Hälfte des September ist die Fracht auf 3 Pfd. Sterl. und selbst auf 2 Pfd. Sterl. 10 Schill. heruntergegangen, während der Kurs unverändert auf 3 Schill. 9 Pence steht.

In dem Handelskammerbericht vom 30. September sind diese Raten zu Grunde gelegt und ergeben als Kaufpreis in London pro Pfund:

Dust and siftings to ordinary	6⅜	Pence	bis	—	Schill.	7½	Pence.								
Common to good common...	7⅞	„	„	—	„	9⅛	„								
Flavoury to good medium...	9⅝	„	„	1	„	3¼	„								

Nach den obigen Angaben wird der Deutsche Theehändler ermessen können, zu welchem Kostenpreise er die verschiedenen Sorten von Futschau-Congou beziehen kann. Erwähnt mag noch werden, daß der feine Kaison-Thee auch in Zinndosen, welche 2 Pfund Englisch enthalten, zur Versendung kommt, eine Verpackung, die sich für den Detailverkauf an Personen, welche einen wirklich guten schwarzen Thee trinken wollen, besonders eignen dürfte.

Außer den verschiedenen Sorten Congou werden in den Berichten der Handelskammer aufgeführt: Souchong, Ulong, Scented Teas, Flowery Pekoe.

Während die feinsten Sorten Congou nur mit ungefähr 38 Taels bezahlt wurden, schwankten die Preise für Flowery Pekoe hauptsächlich zwischen 30 und 60 Taels, obschon auch 70 Taels angelegt wurden und die letzten Reste am 23. Dezember mit nur 17½ Taels notirt sind.

Die Reste von Souchong und Ulong sind unter dem 13. Januar d. J. mit 7 bis 7½ beziehungsweise 10½ bis 11¾ Taels angeführt, während im Laufe der Saison für Souchong der Pikul zwischen 13 und 50 Taels realisirte; für Oolong, welcher hauptsächlich für den Amerikanischen Markt gekauft wurde, zwischen 15 bis 28 Taels, feinste Sorten höher, genaue Angaben nicht gemacht.

Scented Teas variirten zwischen 15 und 35 Taels pro Pikul.

Welche Quanten der verschiedenen Theearten von Futschau während der beiden letzten Saisons und nach welchen Orten dieselben ausgeführt wurden, geht aus der nachstehenden Uebersicht hervor. Dabei ist zu bemerken, daß in 1881/82 unter der Ausfuhr nach nördlichen Chinesischen Häfen sich 5 577 468 Pfund sogenannten Karawanenthees befanden, welche via Tientsin nach Sibirien und dem übrigen Rußland über Land Beförderung finden sollten. Es zeigt sich hier gegen die vorhergehende Periode eine Abnahme von über 2½ Millionen Pfund. Auch nach Europa hat sich die Ausfuhr in der letzten Saison vermindert und zwar um 9½ Millionen Pfund, diejenige nach den südlichen Chinesischen Häfen um über 2 Millionen Pfund, während nach Australien und Neuseeland über 1 Million Pfund mehr als im Vorjahre exportirt wurde.

Die Gesammtabnahme der Ausfuhr in der Berichtperiode betrug nahe an 13 Millionen Pfund.

Ausfuhr von Futschau-Thee nach den Ausweisen des Zollamts in den Saisons 1881/82 und 1880/81.

	Congou. Pfund.	Souchong. Pfund.	Ulong. Pfund.	Parfümirter Orangen-Pekoe. (Scented Orange Pekoe). Pfund.	Parfümirter Kaper. (Scented Kaper). Pfund.	Blumen-Pekoe. (Flowery Pekoe). Pfund.	Grüner Thee und Sorten. (Green and Sorts). Pfund.	Zusammen Saison 1881/82. Pfund.	Zusammen Saison 1880/81. Pfund.
Nach Europa:									
Saison 1881/82	56 494 311	3 506 433	478 394	1 062 177	136 609	245 767	22 315	61 946 006	
„ 1880/81	65 081 263	4 410 562	430 054	1 381 752	90 000	207 363	19 494		71 620 488
Nach Australien und Neuseeland:									
Saison 1881/82	21 823 353	34 359	27 192	234 664	15 954	—	39 914	22 175 436	
„ 1880/81	20 809 259	15 342	2 000	127 618	13 834	2 345	19 081		20 989 479
Nach Südafrika:									
Saison 1881/82	112 828	849 275	—	500	—	—	174 889	1 137 492	
„ 1880/81	138 297	590 600	—	—	—	—	112 734		841 631
Nach Amerika:									
Saison 1881/82	1 289 841	58 351	2 060 305	12 805	2 455	1 348	753	3 425 858	
„ 1880/81	995 816	68 586	2 490 154	7 280	500	—	709		3 563 045
Nach nördlich Chinesischen Häfen:									
Saison 1881/82	492 659	4 185	10 177	1 580 356	—	5 429	5 586 441	7 679 247	
„ 1880/81	455 964	8 505	7 167	1 343 930	—	19 887	8 156 393		9 991 846
Nach südlich Chinesischen Häfen:									
Saison 1881/82	717 836	348 857	251 921	11 213	2 953	84 643	35 643	1 453 066	
„ 1880/81	2 446 339	592 093	481 080	45 880	3 865	86 785	65 922		3 721 964
Gesammt-Ausfuhr: Saison 1881/82								97 817 105	
„ „ 1880/81									110 728 453

Bei der Theeausfuhr waren betheiligt:

In der Saison 1881/82 ..... 60 Dampfschiffe und 4 Segelschiffe.
„ „ „ 1880/81 ..... 61 „ „ 6 „
„ „ „ 1879/80 ..... 49 „ „ 7 „

Unter den Dampfern befanden sich in der letzten Saison 3, in der vorletzten 7, in der vorhergehenden 3 Deutsche Schiffe.

IV.]

Riga.

Jahresbericht für 1881.[1])

Dem Werth nach betrug Rigas

	Import.		Export.	
1877.....	30 542 931	Rubel,	70 187 059	Rubel,
1878.....	33 170 142	„	54 246 990	„
1879.....	35 869 634	„	62 809 916	„
1880.....	37 991 142¼	„	55 468 907¾	„
1881.....	37 209 207	„	55 012 043	„

und mithin der Gesammtumsatz

1877.....	100 729 990	Rubel,
1878.....	87 417 132	„
1879.....	98 679 550	„
1880.....	93 460 050¼	„
1881.....	92 221 250	„

Danach weist das Jahr 1881 einen allerdings nur unbedeutenden Rückgang der Import- und Exportziffern gegen das Jahr 1880 auf.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 421.

Geht man zu den einzelnen Artikeln des Exports über, so tritt zunächst in Beziehung auf den Flachsexport die Erscheinung entgegen, daß derselbe in den beiden letzten Jahren einen Umfang repräsentirt, welcher an die gute alte Zeit erinnert.

Rigas Flachsexport zur See betrug nämlich:

1877.....	2 079 865	Pud,
1878.....	1 841 527	„
1879.....	2 301 518	„
1880.....	2 535 916	„
1881.....	2 854 195	„

Und trotzdem glaubt man nicht, daß die Flachsexporteure mit besonderer Befriedigung auf das abgelaufene Jahr zurückblicken oder sich der Thatsache verschließen, daß die Leinindustrie in einem steten Rückgang begriffen ist und durch den mächtigen Aufschwung der Industrie der Leinsurrogate (wie Baumwolle, Jute 2c.) die erstere auch förderhin mehr und mehr bedrängt werden wird. Die vorzügliche Ernte von 1880 und die ihr quantitativ mindestens gleichstehende 1881er Ernte haben es zu Wege gebracht, daß das Exportquantum sich wieder so respektabel gehoben hat; daß aber trotzdem in Folge des angeführten Grundes eine Ueberproduktion von Flachs zu

konstatiren ist, kann schon aus dem allgemeinen Preisniedergang des Jahres 1881 gefolgert werden, welcher mit Ausnahme einer vorübergehenden Aufbesserung im Herbst, mit unerbittlicher Ausdauer sich vollzogen hat.

Die Flachspreise pro 1881 gestalten sich wie folgt:

	K	H D
im Januar	40 bis 41 Rubel,	36 bis 37 Rubel,
„ Februar.....	40 „	36 „
„ März	38 bis 39 „	34 bis 35 „
„ April	39 „ 40 „	35 „ 36 „
„ Mai	38 „ 39 „	34 „ 35 „
„ Juni.....	39 „ 40 „	35 „ 36 „
„ Juli	37 „ 38 „	34 „ 36 „
„ August..... / „ September..	sehr still ohne verlautbarte Preise,	
„ Oktober	35 bis 36 Rubel,	—
„ November....	36 „	35 Rubel,
„ Dezember....	35 „	33 bis 34 „

Rigas Hanfexport zur See umfaßte:

1877.....	1 103 163 Pud,
1878.....	1 170 845 „
1879.....	1 466 503 „
1880.....	1 527 230½ „
1881.....	1 884 088 „

Nachdem der Hanfexport Jahre lang eine geradezu auffallende Stabilität an den Tag gelegt hat, scheint seit dem Jahre 1879, wo in dem betreffenden Jahresbericht auf diesen Umschlag übrigens auch bereits hingewiesen worden, eine entschieden steigende Tendenz dieser Exportbranche für den Rigaer Hafen zum Durchbruch gekommen zu sein, welche im Jahre 1881 mit dem oben genannten Quantum ihren bisherigen Höhepunkt erreicht hat.

Für das abgelaufene Jahr unterstützten außerdem mäßige Dampferfrachten und gute Preise, sowie eine, wenn auch zum Theil quantitativ mäßige, so doch qualitativ treffliche Ernte den Export, welcher zum Theil auch von im Innern etablirten früheren Königsberger und Tilsiter Häusern über Riga dirigirt wurde.

An Säeleinsaat wurden verschifft:

1877.....	107 029 Tonnen,
1878.....	152 303 „
1879.....	181 998 „
1880.....	211 446 „
1881.....	114 801 „

Der Abfall des vorjährigen Säeleinsaatexports ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen; zunächst auf die aus der trefflichen 1880er Ernte in den Konsumtionsgebieten noch nachgebliebenen Vorräthe und sodann auf die den Flachsbau im Auslande entschieden beschränkenden, niedrigen Flachspreise. Als beachtenswerth müssen wir daher auf die Thatsache hinweisen, daß in Berücksichtigung des Preisniederganges dieses Artikels sich im abgelaufenen Jahre das Bedürfniß geltend gemacht hat, an Stelle der kostspieligen Tonnenverpackung, die billigere lose und in Säcken bewerkstelligte Ladung zu setzen. Die Ernte war quantitativ sehr reich, qualitativ aber nicht so trefflich wie 1880.

Schlagleinsaat wurden exportirt:

1877.....	331 066 Tschetwert,
1878.....	127 582 „
1879.....	192 097 „
1880.....	205 521 „
1881.....	291 467 „

Bis zu einem gewissen Grade konnte die Zunahme des Schlagleinsaat-Exports im vorigen Jahre allein schon in Folge der Verminderung der Säeleinsaat-Verschiffung erwartet werden, da ja diese beiden Artikel bekanntlich in Wechselwirkung zu einander stehen und sehr wohl zu Säesaat geeignete Waare, bei Mangel an Nachfrage, als Schlagsaat verwerthet wird. Hierzu kam noch im vorigen Jahre (1881) eine quantitativ sehr reiche Ernte, welche qualitativ nicht in demselben Maße befriedigend war und welche daher gerade dem Schlagleinsaat-Export jenen kräftigen Impuls verleihen mußte.

An Hanfsaat wurden verschifft:

1877.....	71 458 Tschetwert,
1878.....	112 747 „
1879.....	103 687 „
1880.....	105 479 „
1881.....	63 210 „

Die ungenügende Ernte des Jahres 1881 veranlaßte die Verkäufer so hohe Preise anzulegen, daß die Nachfrage überaus rückhaltend war und von einem wirklich großen Import gar keine Rede sein konnte.

Getreide wurde exportirt:

	Roggen: Tschetwert.	Gerste: Tschetwert.	Hafer: Tschetwert.
1877.....	1 197 759	548 349	2 273 738
1878.....	1 036 740	324 908	2 009 686
1879.....	1 433 160	342 618	1 796 808
1880.....	363 631	167 559	825 890
1881.....	260 451	222 258	1 118 779

	Weizen: Tschetwert.	Buchweizengrütze: Tschetwert.
1877.....	282 268	81 802
1878.....	21 989	125 027
1879.....	2 759⅓	9 493⅓
1880.....	5 245	13 365
1881.....	7 266	7 101

Auf den ersten Blick könnte leicht das Resultat des vorigjährigen Getreide-Exports überraschen, trotz so reicher Ernte des Hinterlandes ein so relativ geringer Export.

Bei genauerer Erwägung dagegen erscheint diese Thatsache sehr erklärlich, da, abgesehen von den vielleicht auch etwas übertriebenen Erwartungen, welche in Beziehung auf die Russische 1881er Getreideernte gehegt wurden, derselben auch im Auslande nicht schlechte Ernten gegenüber standen, und da vor allem das Mißjahr 1880 namentlich für Roggen alle Vorräthe derart geräumt hatte, daß zur Ergänzung derselben und zur Befriedigung des lokalen Konsumtionsbedarfs zu viel beansprucht wurde, um für den Export bedeutende Quantitäten übrig zu lassen. Unter solchen Umständen mußten die Roggenpreise sich in Grenzen bewegen, welche für den Export nicht lohnend waren.

Gerste dagegen, welche in Folge der Witterungsverhältnisse erst spät im Herbst abgeerntet wurde, kommt in den letzten Jahren überhaupt stets weniger und weniger zum Export, weil die in Zunahme begriffenen Brauereien im Lande, in Riga und St. Petersburg, von Jahr zu Jahr größere Quantitäten dieses namentlich aus den Kur- und Livländischen Ernten gesuchten Artikels absorbiren.

Hafer endlich, welchem bei einer sehr reichen 1881er Ernte Rußlands vielleicht am wenigsten entsprechende Ernten des Auslandes gegenüber standen, litt im Frühjahr noch an dem Mißjahr 1880 und konnte im Herbst, bei starkem Preisniedergang, aus allen Russischen Häfen in beliebigem Umfang bezogen werden, so daß

speziell der hiesige Export nicht auf seine bisherige Höhe sich heben konnte.

Rigas Holzexport betrug dem Werthe nach:

1877.....	13 301 108	Rubel,
1878.....	10 866 305	„
1879.....	9 600 627	„
1880.....	13 053 866	„
1881.....	11 316 277	„

oder dem durch annähernde Schätzung gefundenen Quantum nach:

1877.....	37 200 000	Engl. Kubikfuß,
1878.....	30 020 000	„ „
1879.....	22 200 000	„ „
1880.....	37 590 000	„ „
1881.....	30 256 000	„ „

Von den Hauptartikeln wurden verschifft:

	Balken, kantige und runde.	Planken und Bretter.
1877.....	398 893 Stück,	4 541 757 Stück,
1878.....	259 749 „	4 102 884 „
1879.....	275 466 „	3 664 717 „
1880.....	484 149 „	5 032 396 „
1881.....	325 510 „	4 715 196 „

	Sleeper (Schwellen).	Wagenschoß.
1877.....	3 516 941 Stück,	11 069 Stück,
1878.....	2 976 648 „	7 047 „
1879.....	1 642 492 „	4 748 „
1880.....	3 021 436 „	7 025 „
1881.....	2 404 289 „	3 853 „

Eichene Stäbe (Pipen- und Oxhoft-).

1877.....	339 848	Stück,
1878.....	295 016	„
1879.....	193 523	„
1880.....	251 634	„
1881.....	352 147	„

Von kantigen und runden Balken spielt in der Exportzahl pro 1881 im Artikel der Balken Nordischer Kapp, wie schon seit Jahren, mit Rücksicht auf Quantität die Hauptrolle, wiewohl der Absatz nach Holland den, in den pro Sommer 1881 gemachten großen Kontraktkäufen sich spiegelnden Erwartungen keineswegs entsprach. Während auf Lieferung pro 1881 grähnene anfänglich zu 10, dann aber allgemein in großen Massen zu 10½ bis 11 Kop. für 11zöllige, 10 und 12zöllige 2 Kop. niedriger resp. höher; fichtene zu 10¾ für halb 11-, halb 10zöllige kontrahirt wurden, verhielten sich die Käufer in den Niederlanden so reservirt, daß die Verkaufspreise für grähnene allmälig von 17½ resp. 15½ Cents frei an Bord bis auf 15 resp. 13 Cents nachgeben mußten. Fichtene blieben im Absatze ganz vernachlässigt.

Obgleich das effektiv hier angebrachte Quantum weit unter dem auf Lieferung verschlossenen stand, mußte dennoch ein nicht unbeträchtlicher Theil aus Mangel an Käufern im Auslande zu verhältnißmäßig sehr niedrigen Preisen an die hiesigen Sägemühlen verkauft werden. Auf Lieferung pro 1882 ist bis jetzt in Folge des ungünstigen Winters sehr wenig verschlossen worden. Vereinzelte Abschlüsse zu 10½ Kop. für grähnene 11zöllige wurden im Herbste gemacht, bevor man ahnen konnte, daß ein zwar früh eingetretener, dann aber seinen nordischen Charakter verleugnender weicher Winter ununterbrochen anhalten und die Holzausfuhr aus den Wäldern hemmen und beschränken, ja in vielen Fällen ganz verhindern würde.

Den für grähnene niederländische Brussen auf Lieferung im Sommer 1881 angelegten Preisen von 20 bis 21 Kop. für 27/28 Fuß, entsprachen die bei geringer Nachfrage und trotz steigenden Wechselkurses nach Belgien und den Niederlanden bedungenen niedrigen Preise von 29 bis 29½ Cents nur wenig und Lokowaare mußte sich daher einen Preisrückgang bis auf 19, selbst 18 Kop. gefallen lassen.

Kontraktpreise pro 1882, anfänglich daher nicht höher als 19 Kop. für 27/28 Fuß angelegt, schlugen bald eine den wachsenden Befürchtungen für die Waldausbeute entsprechende steigende Richtung ein. Es ist zuletzt 21 Kop. für 27/28 Fuß bezahlt und im Wiederverkauf nach Belgien 32 Cents erzielt worden.

Grähnene Englische Brussen, die mehrere Jahre hindurch seitens der ausländischen Käufer fast ganz vernachlässigt waren, fanden in 1881 lebhafte Nachfrage, der aber durch das vorhandene Material auch nicht annähernd entsprochen werden konnte. Hier am Orte war der Preis 25 bis 28 Kop. bei 27/28 bis 29/30 Fuß. Grähnene Mauerlatten von 10 × 10 Zoll Quadrat auf Lieferung pro 1881 mit 14½ Kop. pro laufenden Englischen Fuß bezahlt, begegneten, trotz geringer Zufuhr, im Verkehr mit dem Auslande einem im Verhältniß zu 1880 wenig lebhaften Begehr.

Im Spätherbst zeigte sich für hier lagernde, bei erst offenem Wasser 1882 zu verschiffende Waare lebhaftere Frage, die ihren Ausdruck fand in frei an Bord-Preisen, wie 23 Cents für nur 25/26 Fuß und 29 Schill. Sterl. pro Load bei 27/28 Fuß. Von diesseits gemachten Lieferungsankäufen pro 1882 ist nichts bekannt geworden. Was von fichtenen Niederländischen Brussen aus dem Flußgebiete der Düna oder aus Livland und Kurland produzirt wird, ist kaum der Erwähnung werth. Nur die ferneren Gouvernements, Minsk, Mohilew, Tschernigow ꝛc., versorgen Riga noch damit. Bei dem weiten und theuren Transport, theils per Eisenbahn, theils durch Flößung, gelangen diese Partien erst im Spätherbste, öfters sogar, nach einer kostspieligen Ueberwinterung unterwegs, erst im nächsten Frühjahre nach Riga, und es ist erklärlich, daß so außerordentliche Anstrengungen, den Artikel zu beschaffen, nur in hohen Verkaufspreisen Deckung zu finden vermögen. Einstweilen sind die Märkte von Belgien und dem Nordosten Frankreichs durch die von Jahr zu Jahr gesteigerten Anlagepreise und die ihnen entsprechenden Notirungen frei an Bord, von dem Bezug dieses ihres altgewohnten Konsumtionsartikels noch nicht abgeschreckt worden; zu fürchten ist aber, daß bei fernerem Steigen der Produktionskosten auch sie sich, ähnlich den niederländischen Märkten, die für diesen Artikel schon seit Jahren ausgefallen sind, allmälig billigeren Surrogaten zuwenden werden. Der Preis, der für diese sogenannten Polnischen Partien auf Lieferung gezahlt wurde, ist 7 bis 10 Kop. über die Fußzahl der Durchschnittslänge. Das in 1881 hier angebrachte Quantum kann auf etwa 600 000 Fuß geschätzt werden. Fichtene Englische Brussen brachten es im Jahre 1881 in Folge der für Rigaer Rechnung besorgten Ausbeute eines im Mohilewschen Gouvernement erstandenen Waldes, zu einer Zufuhr von etwa 100 000 Fuß. Je nach Durchschnittslänge wurde hier am Orte 45 bis 50 Kop. pro Fuß bezahlt. Die zur Verschiffung nach England bedungenen Preise frei an Bord waren für second middling 25/27 Fuß Durchschnittslänge 52 bis 55 Schill. Sterl.; für zweite Sorte (unsortirt in second und best middling) bei 36 Fuß Durchschnitt 65 Schill. Sterl., beides pro Kubikload. Fichtene Mauerlatten 10 × 10 Zoll Quadrat werden von Jahr zu Jahr an den Englischen und Belgischen Märkten immer beliebter. Während auf Lieferung pro 1881 nur 19 Kop. bei 27/28 Fuß hier bezahlt und 30 bis 31 Cents pro Fuß resp. 36 bis 37 Schill. Sterl. pro Kubikload frei an Bord erzielt wurden, ist pro 1882 Mai-Juni-Lieferung 21½ Kop. für 31 Fuß, August-Lieferung 20½ Kop. für 27/28 Fuß bewilligt, und dementsprechend bei 27/28 Fuß 32 bis 34 Cents resp. 38 bis 40 Schill. Sterl. für Lokowaare bedungen

worden. Dem sehr lebhaften Begehr wird die an und für sich nicht groß zu erwartende und in Folge des ungünstigen Winters voraussichtlich auf noch geringeres Maß eingeschränkte Zufuhr in diesem Jahre auch nicht annähernd genügen.

Planken und Bretter. Die Verkaufspreise pro Frühjahrsververschiffung 1881, mit 6 Pfd. Sterl. 10 Schill. für Kron, 5 Pfd. Sterl. 15 Schill. für Halbkron pro Standard resp. 21½ und 19½ Cents für den metrischen laufenden Fuß 3 × 9zölliger eröffnet, wichen im Sommer bis auf 6 Pfd. Sterl. resp. 20½ Cents für Kron. — Gegen den Herbst schien es, als ob sie den früheren Standpunkt wieder einzunehmen Aussicht hätten. Die Märkte Großbritanniens, selbst der des großen Emporiums des Handels, London, waren nämlich nach jahrelanger Ueberbürdung mit Vorräthen, infolge einer durch die gesunde Lage des allgemeinen Geschäfts in Großbritannien angeregten gesteigerten Konsumtion und eines wenn auch starken, aber bis dahin in maßvollen Grenzen gebliebenen Jahresimports, von der frohen Zuversicht erfüllt, endlich einmal wieder mit mäßigen Lagern in den Winter gehen zu können und bis zum Eintreffen der neuen Zufuhren im Frühjahre 1882 einen allmäligen Aufschwung der Preise erwarten zu dürfen. Als aber der unerhört milde Winter die gewohnte alljährliche Unterbrechung der Abladungen aus den nordischen Häfen nicht eintreten ließ, wurde von der Befürchtung, abermals die gegründetsten Berechnungen durch chronisch gewordenes Uebermaß des Imports getäuscht zu sehen, die erwartete Belebung des Geschäfts unterdrückt. Da zu gleicher Zeit die Seefrachten eine bedeutende Steigerung erfuhren, so blieb die Kauflust des Auslandes hinter den gehegten Erwartungen zurück, und bessere Preise waren für die Herbstabladungen nicht mehr zu erlangen. Erst der feste Ton, von dem die Produktionsmärkte der Ostsee, großentheils zufolge der von Woche zu Woche sich steigernden Befürchtungen für die Ausfuhr aus den Wäldern, beherrscht wurden, ließ das verlorene Terrain wiedergewinnen, so daß die Verkaufssaison pro 1882 genau mit denselben Preisen für Planken wie vor einem Jahre eröffnet werden konnte, 6 Pfd. 10 Schill. Sterl. resp. 21½ Cents (in sehr vereinzelten Fällen 22 Cents). Der Absatz von Brettern nach Deutschland war ein reger, und es ist hierauf gewiß nicht ohne Einfluß der Ausschluß der nordischen gehobelten und gespundeten Waare von den Deutschen Märkten gewesen. Die Zufuhr von grähnenen Balken war, namentlich im Hinblick auf den temporär durch den Brand der Wöhrmannschen Sägemühlen veranlaßten Bedarfsausfall, mehr als genügend, und Verkäufer von freier Waare mußten sich mit Preisen beträchtlich unter den auf Lieferung pro 1881 bedungenen begnügen. Diese flaue Stimmung blieb auch nicht ohne Einfluß auf die ersten Lieferungskontrakte pro 1882, die zu 74 Kop. für 13zöllige, 54 à 55 Kop. für 11zöllige und 42 Kop. für 10zöllige, also etwa 3 à 4 Kop. niedriger als pro 1881, geschlossen werden konnten. Die Befürchtungen für die Waldausfuhr verfehlten dann aber ihre Wirkung auch auf diesen Artikel nicht, und die Preise nahmen bald eine steigende Richtung.

Sleepers (fichtene und grähnene, vierkantige und runde). Bei einem Lokovorrathe von nur etwa 500 000 Stück, mit dem das Jahr 1881 begann (gegen mehr als das Doppelte am Anfang 1880), und einer nicht größer als 1 200 000 Stück erwarteten Zufuhr von allen Sorten der 10 Zoll Quadrat fichtenen Sleepers glaubte die Spekulation, die im vorjährigen Bericht erwähnten hohen Preise, wie 140 à 145 Kop. für ein Sortiment von 40, 35, 30 pCt., trotzdem daß die zwischen 26 Schill. 6 Pce. und 28 Schill. Sterl. hin- und herschwankenden Verkaufspreise und der steigende Wechselkurs kaum Rechnung gaben, in der Hoffnung einer über kurz oder lang zu erwartenden Preissteigerung fortgesetzt billigen zu dürfen.

Während der Verschiffungssaison erfolgte diese steigende Richtung nicht, sie trat erst mit und nach dem Schlusse derselben ein, und wenn es gelungen ist, bis 30 Schill. 6 Pce. pro Load für Verschiffung bei erst offenem Wasser 1882 zu bedingen, so kann kaum behauptet werden, daß dieser Preis allgemein nur bei großen Posten nach England erzielt worden ist.

Ebenso wenig geben die in diesen Tagen hier am Orte vorgekommenen Umsätze in Loko-Waare, erst zu 175 Kop. pro Stück, dann zu 31 Schill. 6 Pce. bis 33 Schill. Sterl. pro Load frei an Bord, einen Maßstab zur Beurtheilung der im regulären Geschäfte mit England etwa zu bedingenden Preise ab. Veranlassung zu diesen Ankäufen war die aus den neuesten Nachrichten nach Beendigung der Winterarbeiten nunmehr sich herausstellende Gewißheit, daß ein die gehegten Befürchtungen noch übertreffender Theil der kontrahirten Waare nicht ausgeführt sei und deshalb in diesem Jahre nicht nach Riga kommen werde.

Die sogenannten unkurranten Sorten der 10 Zoll Quadrat-Sleepers fahren in dem im Jahre 1880 genommenen Aufschwung fort. Wenn für 7 Zoll Blatt nach England nicht mehr als 3 Schill. Sterl. pro Load Unterschied gegen die sogenannten usuals gemacht wurde, bedangen hier am Platze 6 Zoll Blatt bis 1 Rubel, 6 × 10zöllige bis 115 Kop. pro Stück. (Preise von 135 und 140 Kop., die für letztere bezahlt worden sind, waren durch Ausnahmsverhältnisse bedingt und können nicht als Marktpreise gelten.) Runde Sleepers spielten keine Rolle, 10 Zoll galten etwa 60 Kop. pro Stück 9füßige.

Wagenschoß. Wie sehr sich der Vorzug, den unsere Wagenschoß in England für Tischlerarbeiten und Fournierschneidereien genossen, von ihnen ab und den Odessaer und Triester Hölzern derselben Gattung zugewandt hat, geht schon daraus hervor, daß von dem Vorrathe am 1. Januar 1881 von ..... 783 Stück,
und von der, wenn auch um etwa 3000 Stück die vorjährige überragenden, immerhin aber nicht absolut großen Zufuhr von ..... 5559 „
zusammen... 6342 Stück,
zum Verkauf und Export nicht mehr als ..... 3853 „
gelangten, so daß am 31. Dezember 1881 ein Vorrath verblieb von ..... 2489 Stück.

Die Preise, die auf Kontrakt pro 1881 und für Loko-Waare bezahlt wurden, waren 28, 23, 18 Rubel bei 15 pCt. Englische Kron bei äußerst schleppendem Absatze.

Eichene Stäbe. Bei den ungünstigen Flößungsverhältnissen des Sommers 1881 hat außer den auf Lieferung verschlossenen Quanten nur äußerst wenig freie Waare hier an den Markt gebracht werden können. Von den dafür gezahlten Preisen sind bekannt geworden:

				Zoll altfranz.
290 à 300	Rubel	pro	Schock	4 × 8 × 108
240	„	„	„	3½ × 7 × 108
195	„	„	„	3½ × 7 × 96
125	„	„	„	3 × 6 × 96
115	„	„	„	3 × 6 × 84
85	„	„	„	3 × 6 × 72

Für 1882 wird eine sehr kleine Abkunft erwartet.

Von Splittholz wurden 10 552 Faden, fast genau dasselbe Quantum wie in 1880 (10 578 Faden), exportirt; die hier gezahlten Preise waren 4 Rubel 60 Kop. bis 4 Rubel 85 Kop., die frei an Bord erzielten 12 Schill. Sterl. und 12 Schill. 6 Pce. pro Faden und Fuß.

Masten und Spieren. Außer den für die Englische Marine bestimmten Hölzern wurden auch nach Frankreich etwa 150 Stück ab-

gesetzt, im Ganzen 776 Stück (gegen 1273 im Jahre 1880). Es wurden ferner exportirt:

von Cementtonnenstäbchen 528 454, gegen 1 471 370 in 1880,
„ Brennholz 4306 Faden, gegen 2755 in 1880,
„ Sparren und Rickers 7390 Stück, gegen 23 854 in 1880,
„ Grubenpfosten 30 427 Stück, gegen 79 894 in 1880.

Die außerordentlich schwierigen Flößungsverhältnisse im Sommer und Herbste und die damit für fast alle bei dem Geschäfte Betheiligten verbundenen Ungelegenheiten und mehr oder minder großen Verluste, die sich für die Lieferanten zu großen Summen steigerten, erlauben es nicht, das abgelaufene Jahr zu den günstigen zu rechnen. Das aber steht schon jetzt fest, daß der verflossene Winter mit seinem Mangel an anhaltendem Frost und Schneewegen, wie er auf fast alle wirthschaftlichen Verhältnisse dieser Lande schädigend gewirkt hat und nachwirken wird, für das Holzgeschäft geradezu eine Kalamität gewesen ist. Nachdem die Ausfuhr aus den Wäldern beendigt und das Facit derselben schätzungsweise gezogen worden, darf durchschnittlich genommen wohl kaum auf mehr als die Hälfte des Quantums gerechnet werden, das zur Arbeit und Ausfuhr bestimmt worden war.

Mit dem 1. Januar 1881 trat ein Zuschlag von 10 pCt. zum Zoll auf sämmtliche überhaupt besteuerten Importwaaren in Kraft. Damit ist wohl schon an sich die Motivirung für den nach den offiziellen Werthangaben zwar recht bedeutungslosen, bei genauerer Berechnung aber wahrscheinlich wohl maßgebenderen Niedergang der Importziffer des Jahres 1881 geboten. Alle die Importbewegung Rigas seit Jahren beeinträchtigenden Verkehrs-Voraussetzungen blieben unalterirt bestehen, und hinzu trat der neue Zollaufschlag.

Dieser Thatsache gegenüber kann allerdings wenigstens für die Zukunft als Errungenschaft des vorigen Jahres registrirt werden, daß vom 1. April 1882 ab von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen eine Gleichsetzung des Tarifs für die über Riga, Libau und Reval auf Moskau dirigirten Transitwaaren vereinbart worden ist, und daß in Beziehung auf einen der wesentlichsten Importartikel (Heringe) die Erfahrung des abgelaufenen Jahres gelehrt hat, wie, trotz der in Betreff des Rigaschen Imports obwaltenden ungünstigen Voraussetzungen, wenigstens für einzelne Artikel und bis zu einem gewissen Grade, der Konkurrenz der günstiger situirten Ostseehäfen zu begegnen ist. Wir wollen aber nicht vorgreifen und begnügen uns daher bei der allgemeinen Besprechung der Importverhältnisse im vorigen Jahre mit dem Hinweis darauf, daß irgend welche besondere Vorkommnisse auf diesem Gebiet im Allgemeinen nicht zu registriren sind, vielmehr das Importgeschäft auch 1881 im Geleise der letzten Jahre sich im Wesentlichen und Großen und Ganzen unverändert fortbewegt hat.

Salz wurden zur See importirt:

1877.....	1 441 094	Pud,
1878.....	1 525 252	„
1879.....	1 158 711	„
1880.....	971 276½	„
1881.....	1 425 997	„

Die Ansicht, daß die mit dem 1. Januar 1881 realisirte Herabsetzung des Salzzolles den Salzimport steigern würde, ist, den vorstehenden Zahlen gemäß, verwirklicht worden, infolge der schwankenden Valuta aber doch wohl nicht in dem Maße, als erwartet werden durfte. Bis zum November, bis zu welchem Monat der Kurs wenigstens relativ günstigere Verhältnisse aufwies, vollzog sich der Absatz des ausländischen Salzes in recht befriedigender Weise, von da aber begann eine andauernde Abschwächung, so daß mit dem Schluß des Jahres sogar die Befriedigung des Platzkonsums mit ausländischem Salz nur bei verlustbringenden Preisen möglich wurde. Unter solchen Umständen ist es natürlich, daß die Kundschaft im Innern des Reichs sich immer mehr von Riga zurückzieht und daß das Russische Salz auch hier den Verbrauch des ausländischen mehr und mehr verdrängt. Zu diesem, den Salzimport bereits seit Jahren beengenden Druck gesellen sich nun aber auch lokale Umstände, welche speziell das hiesige Salzgeschäft berühren, wie namentlich die Modalitäten der partiellen Verzollung aus Keller und Speicher, welche die Tagesarbeitszeit ungebührlich verkürzen und damit unverhältnißmäßige Mühen und Kosten bedingen; ferner die nur für Salzkeller und Salzspeicher verlangten Extra-Kellerbillete und andere mit der Besteuerung des Salzhandels speziell zusammenhängende, Kosten und Weiterungen veranlassende Bestimmungen.

Der Herings-Import zur See betrug:

1877.....	48 510	Tonnen,
1878.....	91 215	„
1879.....	66 750	„
1880.....	66 215½	„
1881.....	98 304	„

Wenngleich ein Theil der Steigerung des vorigjährigen Herings-Imports dem besseren Fang der Saison 1880/81 zugeschrieben werden muß, so ist sicherlich doch auch die mit dem Schluß des Jahres 1880 durchgeführte Reorganisation der Heringswracke, resp. die Erleichterung des mit derselben verbundenen „Aufpackens", hierbei als maßgebender Faktor anzuerkennen, da durch die in Folge dessen ermöglichte Preisermäßigung der hiesige Hering, namentlich Libau gegenüber, konkurrenzfähiger wurde. Allerdings reicht aber diese Reorganisation der Wracke nicht dazu aus, auch in Beziehung auf Schottische Heringe jene Konkurrenz zu ermöglichen, vielmehr darf mit Sicherheit angenommen werden, daß in Schottischen Heringen Libau (welches diese Heringe ohne jede offizielle Wracke versendet) Riga so lange schlagen wird, als auch diese hier einer Wracke unterliegen.

Rigas Steinkohlen-Import zur See betrug:

1877.....	7 482 833	Pud,
1878.....	7 924 990	„
1879.....	8 966 802	„
1880.....	9 726 407½	„
1881.....	8 767 858	„

Die Basis des Imports dieses Artikels ist nach wie vor der Platzkonsum, während der Absatz in das Innere (z. B. nach Moskau) so gut wie bedeutungslos ist. Daher dürfte auch die Erhöhung des Eisenbahntarifs für Steinkohle für den Import einflußlos sein, vielmehr wird derselbe unter der Voraussetzung keiner neuen, unerwarteten Störungen wohl in demselben Maße wachsen, als die örtliche Fabrikindustrie und der Dampfer- resp. Eisenbahn-Verkehr des Rigaer Hafens sich noch weiter entwickelt. Der kleine Niedergang des Steinkohlen-Imports im vorigen Jahre darf daher als bloße Schwankung einer steigenden Kurve betrachtet werden, deren Erklärung zum Theil jedenfalls auch in der geringeren Eisenbahnfrequenz des Jahres 1881 gesehen werden kann.

Petroleum wurden zur See importirt:

1877.....	218 566	Pud,
1878.....	141 905	„
1879.....	199 971	„
1880.....	79 697	„
1881.....	78 964	„

Die vorstehenden Zahlen weisen einen solchen Abfall dieser Importbranche auf, daß wir eigentlich auch jetzt schon nicht mehr berechtigt sind, Petroleum zu den wesentlichsten Import-Artikeln zu

rechnen. Die Verhältnisse, welche dieses Resultat zu Wege gebracht haben, sind bereits seit Jahren besprochen worden und bedürfen keiner Wiederholung. Wir konstatiren daher nur, daß keine Veränderung in dieser Beziehung eingetreten ist.

Soda wurden importirt:

1877.....	162 401	Pud,
1878.....	290 130	„
1879.....	287 278	„
1880.....	346 189½	„
1881.....	338 932½	„

So lange nicht inländische große Sodafabriken den von Jahr zu Jahr steigenden örtlichen Sodabedarf zu befriedigen beginnen sollten, ist es zu erwarten, daß der in den letzten Jahren so lebhaft entwickelte Soda-Import auch in Zukunft neue Steigerungen aufweisen wird, zumal die auf Moskau, Charkow, Kiew und Kursk mündenden Bahnen jetzt Tarife angesetzt haben, welche einen Vertrieb auch in jene Gegenden ermöglichen. Der kleine Abfall des vorigjährigen Import-Quantums ist daher als bedeutungslos zu betrachten.

Wein wurden importirt:

1877.....	62 902	Wedro,
1878.....	69 528	„
1879.....	76 140	„
1880.....	84 946	„
1881.....	65 597⅔	„

Wenn trotz des von Jahr zu Jahr steigenden Konsums von Bier und inländischen Weinen der Wein-Import seit Jahren dennoch im Großen und Ganzen im gleichen, allerdings im Vergleich zu früher überaus eingeschränkten Rahmen sich erhält, so ist solches lediglich der steigenden Bevölkerung in Rechnung zu setzen, da im Weingeschäft ein steter relativer Rückgang zu konstatiren ist. Dies erscheint nicht auffallend, da, auch abgesehen von der Konkurrenz inländischer Fabrikate (wie Wein, Porter, Bier u. s. w.), die inländischen Weinhändler durch die ihnen auferlegten hohen Handelssteuern mit den von allen Steuern befreiten ausländischen Weinreisenden kaum konkurriren können.

Unser Champagner-Import, welcher

1877.....	38 338	Flaschen,
1878.....	29 208	„
1879.....	44 553	„
1880.....	52 390¼	„
1881.....	43 782	„

umfaßte, repräsentirt im Jahre 1881 wahrscheinlich nur eine vorübergehende Senkung, da der Konsum der hiesigen Fabrikate im Abnehmen begriffen zu sein scheint und daher die Wahrscheinlichkeit vorliegt, daß dieser Artikel sich mit der Zeit allmälig wieder auf sein früheres Niveau heben wird.

Rigas Import roher Baumwolle betrug:

1877.....	133 045	Pud,
1878.....	132 878	„
1879.....	320 401	„
1880.....	214 541⅓	„
1881.....	484 516	„

Seitdem im Jahre 1879 einige Dampfer der Wilson-Linie direkten Verkehr zwischen Amerika und Moskau auch über Riga geleitet haben und die mit dem 1. Januar 1880 ins Leben getretene Erhöhung der Speditionskosten für rohe Baumwolle das früher völlig fehlende Interesse an diesem Artikel bei den Spediteuren angeregt hat, dürfen wir eine entschieden steigende Tendenz dieser Importbranche (oder richtiger Transitbranche) für Riga konstatiren. An dieser Thatsache brauchen wir auch nicht irre zu werden, wenn das Jahr 1882 einen sehr erheblichen Abfall im Import roher Baumwolle aufweisen sollte; ist doch im vorigen Jahre die in erster Reihe an dem Rigaschen Baumwollen-Import betheiligte, an der Moskau-Smolensker Bahn belegene Chludowsche Fabrik abgebrannt und wird bis zu dem (übrigens in sicherer Aussicht stehenden) Neubau und Wiederinbetriebsetzung sehr wahrscheinlicher Weise der Bezug roher Baumwolle über Riga eingeschränkt werden; danach aber ist wohl zu erwarten, daß der 1879 begonnene Aufschwung dieses Import-Artikels eine weitere Fortsetzung nehmen wird.

Eisenbahnschienen (inklusive Eisenbahnzubehör) wurden zur See importirt:

1877.....	4 621 366	Pud,
1878.....	2 247 264	„
1879.....	1 237 967	„
1880.....	687 949½	„
1881.....	258 748	„

Bereits im Jahresbericht über den Handel Rigas im Jahre 1880 haben wir darauf hingewiesen, daß der stetige und schon 1880 besonders schroffe Niedergang des Eisenbahnschienen-Imports nicht mehr als bloße Schwankung der Handelskurve, sondern als Anfang vom Ende dieser Geschäftsbranche zu beurtheilen ist, da die derzeitigen gesetzlichen Bestimmungen den Bezug ausländischer Schienen so gut wie ausschließen —, und heute brauchen wir nur noch auf die bezügliche Importziffer pro 1881 hinzuweisen, um auch Eisenbahnschienen (inklusive Eisenbahnzubehör) in gleicher Weise wie Petroleum aus der Gruppe der wesentlichen Importartikel zu streichen. Die unmittelbar auf Riga mündenden Bahnen beziehen ja wohl noch ausländisches Material, weil dasselbe immerhin für zuverlässiger und dauerhafter als das inländische gehalten wird, als Basis eines erheblichen Umfangs dieser Importbranche kann aber dieser Bedarf allein nicht dienen.

Eisen wurden zur See eingeführt:

1877.....	1 086 559	Pud,
1878.....	1 256 893	„
1879.....	1 263 645	„
1880.....	1 570 968	„
1881.....	1 182 881½	„

Fast in demselben Maß, als der Roheisen-Import im Jahre 1880 durch die am 1. Januar 1881 erwartete Zollerhöhung gehoben wurde, ist durch deren Inslebentreten der Import dieses Artikels pro 1881 herabgedrückt worden. Eine dauernde Senkung des Umfangs dieser Importbranche steht aber zunächst nicht zu befürchten, da bei der unbedingten Erforderlichkeit dieses, namentlich nach Moskau und in das Innere versandten Artikels und bei der relativ beschränkten, das Bedürfniß bei weitem nicht deckenden inländischen Produktion desselben eine Einschränkung des Eisen-Imports vorläufig mindestens nicht wahrscheinlich ist und unter solchen Umständen auch die in Aussicht stehende bezügliche Tariferhöhung auf den Russischen Eisenbahnen einflußlos sein muß.

An Kaffee wurden importirt:

1877	40 346	Pud,
1878	40 114	„
1879	40 309	„
1880	39 699	„
1881	30 940½	„

Während unser Kaffee-Import seit langen Jahren in geradezu merkwürdiger Beständigkeit um eine feste Ziffer von etwa 40 000 Pud geschwankt hat, finden wir für das vorige Jahr eine Senkung des

Betrages dieses Importartikels um etwa 25 pCt. Und dennoch soll der Konsum nicht eingeschränkt worden sein, vielmehr nur einerseits die im vorigen Sommer besonders schwache Frage die Händler von größeren Ankäufen zurückgehalten haben und andererseits im Spätherbst, kurz vor Schluß der eigentlichen Schifffahrtsperiode, der Londoner Markt von feineren Sorten so entblößt gewesen sein, daß die zu dieser Zeit hier übliche Versorgung unserer Importeure unterbleiben mußte. Die Zukunft wird jedenfalls lehren, ob diese Behauptung richtig ist, oder ob nicht doch am Ende die allgemeine Theuerung und eine zur Zeit vielleicht noch nicht übersehbare weitere Einschränkung des schon seit Jahren engbeschnittenen Konsumtionsgebietes für Kaffee dessen Import über Riga dauernd noch unter sein bisheriges niedriges Niveau herabzudrängen begonnen haben.

Harz wurden importirt:

1877.....	231 919	Pud,
1878.....	645 920	„
1879.....	409 179	„
1880.....	254 582	„
1881.....	285 387½	„

Obgleich die Uebelstände bei der Eisenbahntarifirung für Harz aufgehört haben, ist der Import dieses Artikels dennoch in Folge der 1881 herrschenden hohen Preise und wohl auch, weil noch reichliche Vorräthe aus den Vorjahren vorlagen, nicht wesentlich gestiegen, und vielleicht dürfte die mit dem 1. April 1882 bevorstehende Erhöhung des Eisenbahntarifs für diesen Artikel einer weiteren Entfaltung desselben auch in Zukunft hinderlich sein. Genau übersehen aber läßt sich zur Zeit die Folge dieser bevorstehenden Neuerung nicht, da dieselbe immerhin durch entsprechende Preisschwankungen paralysirt werden könnte.

Von den übrigen wesentlichsten Import-Artikeln wurden zur See eingeführt:

	Guano und künstlicher Dünger.		Oel.	
1877.....	317 786	Pud,	182 041	Pud,
1878.....	544 347	„	83 171	„
1879.....	589 512	„	110 181	„
1880.....	602 560½	„	80 233	„
1881.....	847 629½	„	86 177½	„

	Korkholz.	
1877.....	151 541	Pud,
1878.....	171 710	„
1879.....	183 092	„
1880.....	217 277	„
1881.....	197 273½	„

in Betreff welcher aber bemerkenswerthere Erscheinungen für das Jahr 1881 nicht anzuführen sind.

Fassen wir schließlich die Resultate des vorigjährigen Imports kurz zusammen, so können wir uns nicht verhehlen, daß in Beziehung auf die bereits seit Jahren beklagten Verkehrsschwierigkeiten Rigas mit seinem Hinterlande, sowie in Beziehung auf die Unberechenbarkeit der Valutaschwankungen nichts geschehen ist, was hoffnungsvollere Aussichten für die Zukunft begründen könnte.

Die Zahl der eingegangenen Schiffe betrug:

1877.....	3 615	Schiffe	mit	636 308 Lasten,
1878.....	3 065	„	„	526 926 „
1879.....	2 782	„	„	483 165 „
1880.....	2 938	„	„	479 039 „
1881.....	2 363	„	„	425 866 „

und zwar mit Ballast:

1877.....	2 170	Schiffe	mit	416 030 Lasten,
1878.....	1 416	„	„	285 429 „
1879.....	1 164	„	„	235 499 „
1880.....	1 318	„	„	241 602 „
1881.....	972	„	„	212 130 „

oder in Prozenten der in Summa eingegangenen Lastenzahl mit Ballast:

1877.....	65,4 pCt.,
1878.....	55,0 „
1879.....	48,7 „
1880.....	50,9 „
1881.....	49,8 „

Die Zahl und Größe der eingegangenen Dampfer betrug:

1877.....	1 497	Dampfer	mit	409 499 Lasten,
1878.....	1 382	„	„	349 230 „
1879.....	1 328	„	„	330 173 „
1880.....	1 194	„	„	272 400 „
1881.....	1 127	„	„	285 736 „

so daß von der Gesammtheit der überhaupt eingegangenen Lasten die Dampferlasten

1877.....	64,4 pCt.,
1878.....	66,3 „
1879.....	68,3 „
1880.....	56,8 „
1881.....	67,0 „

umfaßten.

Es segelten unter

	1877	1878	1879	1880	1881
Russischer Flagge (exklusive der Bergungsdampfer)...	518	512	441	475	428
Deutscher Flagge.....	959	836	807	874	700
Schwedischer „	275	266	271	136	106
Norwegischer „	417	338	282	346	234
Dänischer „	320	246	168	134	120
Niederländischer „	323	238	261	320	226
Belgischer „	—	—	—	1	—
Französischer „	23	46	19	19	21
Britischer „	777	579	533	605	527
Italienischer „	—	1	—	—	—
Griechischer „	2	—	—	—	1
Amerikanischer „	1	3	—	1	—
In Summa	3615	3065	2782	2911	2363

IX.] # Hayti.

Jahresberichte für 1881, bezw. 1880.[1])

Aus **Port au Prince** wird das Folgende berichtet:

I. Allgemeines.

Im Beginn des Jahres 1881 herrschte in den kaufmännischen und politischen Kreisen die Ansicht, daß in der Republik öffentliche Ordnung und Ruhe gesichert seien und daß deshalb auf ein gutes Geschäftsjahr und folgeweise auch auf ein gutes Finanzjahr gerechnet

[1]) Wegen des Jahres 1879 vergl. Hand. Arch. 1880 II. S. 409 und 591.

werden könne. Allein die Wohlthaten und Vortheile, auf welche man nach der Reorganisirung des Finanzwesens und bei der politischen Ruhe hoffen zu können glaubte, sind in bedeutendem Maße modifizirt und gemindert worden durch die Schicksale und die Enttäuschungen, welche der Handel in Folge der mangelhaften Kaffee-Ernte (1881/82) und durch den niedrigen Stand der Europäischen und Amerikanischen Märkte zu erdulden gehabt hat.

Am 1. Oktober erfolgte die Eröffnung der Banque Nationale d'Haïti. Hieran hatten die fremden Kaufleute die Hoffnung geknüpft, fortan größere Erleichterungen im Wechselverkehr und bei der Unterbringung von Geldern zu genießen und überhaupt das beanspruchen zu dürfen, was in anderen Ländern Kreditinstitute solcher Art dem kaufmännischen Verkehr gewähren. Da der Handelsstand sich hierin getäuscht sieht, so ist er mit wenigen Ausnahmen gegen die Bank eingenommen, welche er je eher desto lieber wieder aufgehoben sähe. Dieses Institut hat nämlich seine Operationen bis jetzt darauf beschränkt, die Zölle für die Staatskasse zu vereinnahmen, der Regierung Vorschüsse zu machen und als einzige Beziehung zur Handelswelt Haytianische Piaster gegen Mexikanische Piaster umzutauschen. Auch das niedere Volk möchte die Bank wieder beseitigt sehen, und zwar weil es glaubt, daß die Bank dazu da sei, ihm das Geld abzunehmen und außer Landes zu schicken. Dieser Glaube ist so allgemein verbreitet und hat so tiefe Wurzeln gefaßt, daß die Bank es zuweilen nicht wagt, Gelder der Filialen in den Küstenplätzen nach der Hauptstadt zu schaffen, aus Furcht vor Krawallen und Pöbelaufständen; sie bedient sich hierzu der fremden Häuser, welche die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, eine hohe Kommission dafür einzuziehen.

Die Bank, unter der Kontrole der Haytianischen Regierung die Privilegien einer Staatsbank genießend, hat gemäß ihrer Charter die Prägung eines nationalen Geldes zu veranlassen, und sie läßt daher in der Pariser Münze zunächst 2 Millionen Piaster herstellen. Von diesen sind bis Ende des Jahres 600 000 Piaster in Einpiaster-, 20-Cents- und 10-Centsstücken eingeführt worden, wogegen die Bank 139 000 Mexikanische Pesos ausgeführt hat. Bis jetzt hat das neue Geld die Wechselkurse noch nicht beeinflußt und gelten im gewöhnlichen Verkehr die Haytianischen Piaster, Gourdes genannt, obwohl nur 5 Franken werth, gleich mit den Mexikanischen Pesos, welche 5⅓ Franken werth sind. Nach einem Cirkular des Schatzsekretärs der Vereinigten Staaten, durch welches der Werth der Münzsorten der verschiedenen Länder im Verhältniß zum (Mexikanisch) Amerikanischen Piaster festgestellt wird, gilt die Haytianische Gourde 5 Franken oder 96,5 Amerikanische Piastercents, und bei Angabe bezw. Berechnung von Fakturenwerthen wird von den Zollämtern dieser Satz zu Grunde gelegt. Uebrigens sei, um Mißverständnisse zu vermeiden, bemerkt, daß dieser Werth von 96,5 Piastercents Gold nur ein nomineller ist, indem es im Interesse der Amerikanischen Zollverwaltung liegt, die Münzen fremder Länder möglichst hoch im eigenen Gelde zu berechnen, da die eingeführten Schiffsladungen ihrem Werthe nach verzollt und die Werthangaben der Fakturen in Amerikanisches Geld umgerechnet werden. Der wahre Werth des Haytianischen Piasters dürfte, entsprechend dem Börsenwerthe des Mexikanischen Peso, von 87,5 Piastercents, etwa 80 bis 81 Piastercents betragen.

Von der Befugniß, bis zum dreifachen Betrage des Baarvorrathes Papiergeld auszugeben, hat die Bank noch keinen Gebrauch gemacht.

Wie bereits erwähnt, hat die Bank auch die Funktion, die Zölle für die Regierung zu vereinnahmen. Die Ausfuhrzölle sollen seit dem 1. Oktober in Tratten bezahlt werden, d. h. Tratten auf die Konsignatare des verschifften Kaffees ꝛc., garantirt durch die Konnossemente der Ladungen, welche zugleich mit den Tratten der Bank überliefert werden. Diese Einrichtung ist getroffen, um die Zahlung der Zinsen und Quoten der Domingue'schen Anleihe, sowie der alten Französischen Schuld in Frankreich zu erleichtern. Mit Tilgung dieser Staatsschulden, welche im Jahre 1884 zu erfolgen hat, werden die Trattenzahlungen für Exportzölle aufhören, und da alsdann in Silber wird gezahlt werden müssen, so wird die Regierung genöthigt sein, das Verhältniß des neuen Piasters zu den piastres fortes (Amerikanisches und Mexikanisches Silber), zu welchen der Zolltarif fixirt ist, festzustellen oder letzteren abzuändern, schon um die Anomalie zu beseitigen daß das Land, da es nunmehr eigenes kursfähiges Geld besitzt, seinen Zolltarif in fremden Werthen aufgestellt hält. Die Einfuhrzölle werden in Mexikanischem Silber bezw. in sogenannten Zollmandaten, d. i. gegen Zölle kompensirbaren Bons der Regierung für geleistete Vorschüsse oder rückständige Zinsen auf solche, entrichtet, soweit solche Mandate, die eigentlich nicht mehr ausgegeben werden dürfen, noch vorhanden sind. Da aber das neue Geld das Mexikanische Geld sehr bald aus dem Lande drängen wird und die Kaufleute sich bestreben werden, ihre Silbervorräthe nach New-York oder London als dem für Mexikanische Pesos besten Markte zu schaffen, so wird die Regierung schon aus diesem Grunde zu der erwähnten Maßregel schreiten müssen.

Am 1. September wurde in feierlicher Weise eine Ackerbau- und Industricausstellung eröffnet, welche den löblichen Zweck haben sollte, der Bevölkerung zu zeigen, was das Land produziren und leisten könne, wie durch die außerordentliche Fruchtbarkeit des Bodens und in Folge der günstigen klimatischen Verhältnisse — tropisches Klima an der Küste und in den Ebenen und gemäßigtes Klima in den hohen Gebirgen des Innern — allen Bedürfnissen der Bevölkerung im Lande selbst genügt und durch den Anbau der verschiedenartigsten Nutzgewächse und Nährpflanzen die Produktionskraft des Landes gehoben und der Nationalwohlstand vermehrt werden könne. Bei diesen Worten der Eröffnungsreden wird es bleiben. Weder werden neue Exportartikel, z. B. Tabak, an den Markt gebracht werden, obgleich die Kubanische Regierung alljährlich Samen und junge Pflanzen bereitwilligst der hiesigen Regierung zur Verfügung stellt, noch werden die Kaffeepflanzungen vermehrt oder das Produkt derselben, welches den Hauptexportartikel des Landes bildet, durch größere Sorgfalt in Anbau und Behandlung qualitativ verbessert werden.

In den nachstehenden Ausführungen über Schifffahrt und Handel ist verstanden: unter Pfund ½ Kilogramm, unter Tonne die Britische Schiffs-Registertonne, unter Piaster der Amerikanische Dollar.

II. Schifffahrt.

Die Schiffsbewegung im hiesigen Hafen während des Jahres 1881 ist aus folgenden Zahlen ersichtlich. Es liefen ein:

37	Deutsche,
143	Britische,
43	Französische,
41	Amerikanische,
22	Spanische,
6	Norwegische,
3	Schwedische,
1	Italienisches,
4	Oesterreichische,
22	Haytianische Schiffe,
322	im Ganzen also ..... Schiffe, worunter 107 Segelschiffe, von einer Tragfähigkeit von 304 683 Tonnen bezw. 25 669 Tonnen.

Importirt wurden von sämmtlichen Schiffen 37 593 Tonnen Ladung, wovon 20 720 Tonnen auf die Segelschiffe entfallen. Die Gesammtausfuhr betrug 20 256 Tonnen, wovon 6321 Tonnen durch Segelschiffe.

Der Werth der eingeführten Waaren betrug 3 187 529 Piaster, derjenige der Ausfuhr an Kaffee und Blauholz allein 2 037 637 Piaster, und der Ausfuhr im Ganzen 2 303 589 Piaster. Der Antheil der Deutschen Schiffe betrug 486 284 bezw. 250 344 Piaster.

Die Zolleinnahmen betrugen:

bei der Einfuhr..... 1 299 263 Piaster,
„ „ Ausfuhr..... 1 097 264 „

Den Dampfschiffsverkehr vermittelten folgende Linien:

die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft,
„ Royal Mail Steamship Company,
„ West India and Pacific Steamship Company,
„ Atlas Steamship Company,
„ Compagnie Générale Transatlantique,

und zwei Spanische Linien von Cuba.

Die Linie der Hamburger Gesellschaft Hamburg — Venezuela — Colon berührt Port au Prince nicht mehr; auf der Linie Hamburg — Veracruz läuft der Dampfer einmal im Monat hier an, ebenso auf der Rückreise; der von St. Thomas ausgehende sog. Interkolonialdampfer macht einmal im Monat die nördliche Route über Puerto Plata und Kap Hayti nach hier und ebenso zurück; auf der zweiten Reise werden die Häfen von Puerto Rico und der Süden von Hayti besucht. Diese Fahrten tragen in Folge ihrer Regelmäßigkeit viel zur Aufrechthaltung einer bequemen Verbindung mit den einzelnen Häfen bei.

Im Jahre 1881 besuchten den hiesigen Hafen 13 Deutsche Schiffe von 14 532 Tonnen, gegen 33 Schiffe von 36 844 Tonnen im Vorjahre; in 1880 war darunter 1 Segelschiff von 164 Tonnen, von Liverpool mit Manufakturwaaren kommend und mit Blauholz nach Falmouth für Order gehend, in 1881 ebenfalls nur 1 Segelschiff von 257 Tonnen, mit Marseiller Waaren (Wein, Oel, Liköre, eingemachte Früchte ꝛc.) von Marseille kommend und nach St. Marc behufs Einnahme von Blauholz weiter gehend.

Die Abnahme in der Anzahl der Schiffe hat einzig und allein ihren Grund darin, daß mit Beginn des Berichtjahres die neue Verordnung über die Meldepflicht der Schiffsführer in Kraft getreten ist, wonach es letzteren freisteht, bei einem kürzeren als 48stündigen Aufenthalte im Hafen die Meldung beim Konsulat zu unterlassen. Außer den 13 erwähnten, also angemeldeten Schiffen verkehrten noch 24 Deutsche Dampfer von 25 936 Tonnen.

Aus der nachher folgenden Uebersicht ergiebt sich, daß die Deutschen Schiffe einen beträchtlichen Antheil am Kaffee-Export haben, der beinahe ein Fünftel der ganzen Ausfuhr beträgt; auch geht daraus hervor, daß entsprechend der gegen 1880 um beinahe ein Viertel gesteigerten Gesammtausfuhr sich die Betheiligung derselben ebenfalls entsprechend vermehrt hat.

Es verkehrten 36 Deutsche Dampfer von 40 211 Tonnen Netto-Raumgehalt. Dieselben brachten an Ladung nach Port au Prince:

von Hamburg..... 1374 Tonnen,
„ Hâvre..... 3594 „
„ Grimsby..... 179 „

im Ganzen 5179 Tonnen, Ladung zur Einfuhr.

Ausgeführt wurden mit Deutschen Dampfern:

an Kaffee:

nach Hamburg..... 652 Säcke,
„ Hâvre..... 13 816 „
„ Hâvre für Order.. 25 306 „

von welchen letztern wohl der größere Theil auch nach Hamburg weitergegangen sein wird, — im Ganzen also 39 773 Säcke mit 5 289 809 Pfund;

an Kakao:

nach Hamburg..... 24 Säcke,
„ Hâvre..... 690 „
„ Hâvre für Order .. 137 „

im Ganzen 851 Säcke mit 93 546 Pfund;

an Mahagonyholz:

nach Hamburg..... 10,5 Tonnen,
„ Hâvre..... 49,75 „
„ Hâvre für Order 79,25 „

im Ganzen 139¼ Tonnen;

an Baumwolle:

nach Hamburg..... 72 Ballen,
„ Hâvre für Order.... 8 „

im Ganzen 80 Ballen von 20 755 Pfund;

an Wachs:

nach Hamburg..... 4 Kisten,
„ Hâvre..... 11 Kolli,

im Ganzen 15 Kolli von 2713 Pfund.

III. Handel.

A. Ausfuhr.

1. Kaffee.

Die durchschnittliche Gesammtausfuhr von Kaffee aus den Häfen der Republik in den zehn Jahren 1870 bis 1880 hat sich nach den zollamtlichen Ermittelungen auf 58 500 000 Pfund belaufen; die größte Ernte dieser Periode war die von 1874/75 mit 73 000 000 Pfund, die schwächste die von 1870/71 mit 43 000 000 Pfund. Für Port au Prince stellt sich der Durchschnitt auf 21 500 000 Pfund. Im Jahre 1881 wurden 26 647 000 Pfund oder 200 007 Säcke Kaffee exportirt, gegen 145 078 Säcke in 1880 und 151 149 Säcke in 1879. Die Gesammtausfuhr aus allen Häfen stellte sich auf 70 000 000 Pfund, was als eine sehr gute Ernte in Bezug auf Quantität bezeichnet werden muß. Daß das Land von derselben nicht so viel Vortheil gehabt hat, wie in früheren Jahren von kleineren Ernten, lag an den niedrigen Preisen, welche der Kaffee auf den fremden Konsummärkten gehabt hat, wodurch die hiesigen Spekulanten gezwungen waren, den Produzenten gegenüber auf möglichst niedrigen Preisen zu bestehen.

Es ist übrigens der große Ueberschuß der Ernte von 1880/81 über den Durchschnitt der letzten Jahre nicht etwa einer Ausdehnung der Kaffeekultur oder einer sorgfältigeren Arbeit zuzuschreiben, sondern allein atmosphärischen Einflüssen und günstigen Witterungsverhältnissen. Es ist daher für künftige Ernten — und dies trifft schon mit schrecklicher Gewißheit für diejenige von 1881/82 zu — nicht daran zu denken, daß sich die Produktion auf dieser Höhe hält, um dadurch das Defizit in Folge der Entwerthung des Produkts zu decken; es sind vielmehr, wenn eine geringere Ernte eingeheimst wird und dabei die niedrigen Preise sich halten, trübe Zeiten für den Handel zu erwarten.

Die Gesammtausfuhr in den letzten elf Jahren stellt sich wie folgt:

1871..... 43 000 000 Pfund,
1872..... 61 000 000 „
1873..... 61 000 000 „
1874..... 54 000 000 „
1875..... 73 000 000 „

1876	72 000 000	Pfund,
1877	53 000 000	„
1878	63 000 000	„
1879	48 000 000	„
1880	56 000 000	„
1881	70 000 000	„

Die Preise standen 1881 zu Anfang auf 10,35 bis 7,40 Piaster, je nach der Güte des Produkts, und sanken allmälig, bis sie im Dezember einen Stand von 6 bis 5,50 Piastern pro 100 Pfund erreicht hatten. Der Werth der Ernte von 70 000 000 Pfund zum Durchschnittspreise von 8 Piastern pro 100 Pfund beträgt 5 600 000 Piaster.

Von der Ernte des Jahres 1881 ging ein starkes Drittel nach den Vereinigten Staaten von Amerika, nämlich 85 882 Säcke nach New-York. Dieser große Vertrieb hat aber nicht stattgefunden, weil dort höhere Preise zu erlangen gewesen wären, es ist vielmehr der weitaus größte Theil dieses Kaffees nach Europa verkauft oder für Rechnung der Verschiffer in Hayti dorthin reexportirt worden. Der Grund der großen Ausfuhr nach New-York, also indirekt nach Europa, liegt einerseits in der wohlfeileren und kürzeren Route und andererseits beruht er auf folgender Argumentation. Der New-Yorker Agent des hiesigen Verschiffers kann bei der nach einer sechs- bis achttägigen Seefahrt erfolgenden Ankunft des Kaffees sich mittelst Kabels nach dem im Augenblick besten Europäischen Markte erkundigen, sich um Gebote für die empfangene Waare bemühen und selbst noch vor Löschung der letzteren schon wieder für den in Folge der ungeheuren Konkurrenz der zahlreichen Dampferlinien untereinander wohlfeilen Transport nach dem vortheilhaftesten Punkte abschließen.

Von dem Gesammtexport von Kaffee von Port au Prince gingen

nach Europa:		nach Amerika:	
1880	1881	1880	1881
Säcke	Säcke	Säcke	Säcke
96 660	113 334	48 488	85 882

Die Verschiffung von Kaffee mit Segelschiffen nimmt immer mehr ab und hat im Berichtjahre nur 791 Säcke betragen.

2. Blauholz.

Die Ausfuhr von Blauholz während der letzten vier Jahre war die nachvermerkte:

in 1878.....	58 252 050	Pfund,
„ 1879.....	13 244 400	„
„ 1880.....	18 610 000	„
„ 1881.....	13 850 200	„

Der hiesige Hafen liefert nicht genug Blauholz, um die hier mit Gütern eintreffenden und löschenden Segelschiffe vollständig zu beladen, und bietet außerdem zu wenig Erleichterungen und Bequemlichkeiten dafür, indem es an einer ordentlichen Anlagewerft mangelt. Durch eine solche, wenn die Schiffe längsseit ankern könnten, würden nicht nur die enormen Leichterspesen gespart, sondern es würde auch die Unsitte aufhören, die Hölzer neben den Schiffen einfach ins Meer zu werfen, ein Verfahren, aus welchem, weil die Hölzer naß an Bord kommen und feucht bleiben, Reklamationen über Reklamationen im Bestimmungshafen entstehen.

Das Haytianische Blauholz wird auf den Europäischen Märkten nach den Herkunftsorten klassifizirt, und zwar in folgender Reihenfolge: Fort Liberté, Kap Hayti und St. Marc, Aquin, Port de Paix, Port au Prince, Petit Goâve, Miragoâve und Aux Cayes.

Außer den zwölf dem Handel im Allgemeinen geöffneten Häfen giebt es noch sechs weitere, wohin Schiffe gehen dürfen, um Blauholz oder Mahagoni zu laden, nämlich Fort Liberté, Grande Saline, La Tortue, Môle St. Nicolas, Ile des Cayemites und Ile de la Goâve. In diesen Häfen bezw. Ladeplätzen existirt kein Zollamt; die Schiffe müssen daher vor Einnahme der Ladung in dem nächsten Zollhafen gemessen werden und nach Einnahme der Ladung dorthin zurückkehren, um die vorschriftsmäßige Zollabfertigung zu erhalten.

Der Durchschnittspreis für 1000 Pfund betrug in 1881 5,50 Piaster, gegen 6 bis 6,50 Piaster in 1880.

3. Baumwolle.

Aus Port au Prince wurden ausgeführt:

in 1878	277	Ballen von	104 542	Pfund,
„ 1879	227	„ „	86 110	„
„ 1880	338	„ „	129 086	„
„ 1881	276	„ „	172 914	„

Der Ausfuhrzoll auf Baumwolle, welcher früher 1,80 Piaster für 100 Pfund betrug, wurde im Berichtjahre auf 0,50 Piaster herabgesetzt, um den Anbau von Baumwolle, der in früheren Zeiten so bedeutend gewesen, wieder zu heben. Indessen ist trotzdem die Baumwollkultur beinahe ganz aufgegeben, weil die hohen Löhne die Sache zu sehr vertheuerten.

4. Verschiedenes.

Ausgeführt werden ferner noch, jedoch in ganz unbedeutenden Quantitäten, Pockholz, Ochsenhäute, Kakao, Mahagonyholz, Honig, Wachs, Schildpatt. Auch hat man Versuche gemacht, Früchte zu exportiren, z. B. nach New-York, wie Orangen, Kokosnüsse, Bananen ꝛc., jedoch anscheinend mit unbefriedigendem Resultat, und man hat sehr bald die Ausfuhr gänzlich sistirt. Dieselben Erfahrungen hat man schon in früheren Jahren mit Safran, Ingwer und Piment gemacht. Auch ist gegenwärtig der Tagelohn auf eine solche Höhe geschraubt, daß sich das Einsammeln der Früchte nicht mehr lohnen kann.

Daß während des Jahres 1881 eine Besserung in den Exportartikeln des Landes zu konstatiren ist, kann gerade nicht gesagt werden, und es wird jetzt, wie vorher, Kaffee verschifft, welcher mit schwarzen und gebrochenen Bohnen, mit Sand und Steinen reichlich gemischt ist; Blauholz wird häufig zu jung gehauen und hat dann, da nur das Innere des Stammes den Farbstoff enthält, zu viel äußeres, unnützes Holz; die Pockholzblöcke sind häufig von zu kleinen Dimensionen, ꝛc.

Die Bauern im Innern scheinen sich so wenig Arbeit wie möglich zu machen und nicht die geringste Sorgfalt auf ihre Produkte zu verwenden. Hieraus erklären sich die Inferiorität der Erzeugnisse und das Mißtrauen, womit in Europa und Amerika Waaren Haytianischen Ursprungs von vornherein betrachtet werden.

B. Einfuhr.

Im Berichtjahre ist die Einfuhr im Durchschnitt größer gewesen, als in den letzten zwanzig Jahren; ihr Werth belief sich auf die ansehnliche Summe von 3 138 477 Piastern, mit welcher den Bedürfnissen der auf etwa 50 000 Seelen zu schätzenden Bevölkerung von Port au Prince mit den kleinen Annexhäfen und dem flachen Lande ganz außer Verhältniß steht und das noch mehr zu den Mitteln derselben. Seit 1870 ist die Einfuhr, ausgenommen in 1880, nie so groß gewesen, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die Hafenstädte Miragoâve und Petit Goâve im Süden und St. Marc im Norden, welche sich früher von hier aus verproviantirten, selbst offene Häfen geworden sind, deshalb nicht mehr hier kaufen, sondern vielmehr noch den Ueberschuß über ihre Bedürfnisse theilweise hierher abgeben. Doch

muß dies hier außer Acht gelassen werden, indem zuverlässige Nachrichten über die durch Kabotage betriebene Einfuhr gänzlich fehlen.

Die Haupteinfuhrartikel sind, wie immer, Textil- und Manufakturwaaren und Provisionen, letztere bis auf einen verschwindend kleinen Theil Amerikanischen Ursprungs.

Von Manufakten (marchandises sèches, dry goods) wurden eingeführt:

in 1880 für 1 603 336 Piaster,
„ 1881 „ 1 107 967 „

von Amerikanischen Provisionen:

in 1880 für 1 832 415 Piaster,
„ 1881 „ 2 030 510 „

Dies ergiebt im Ganzen einen Ausfall von etwa 300 000 Piastern, für Nahrungsmittel der Bevölkerung eine Zunahme von etwa 200 000 Piastern, trotz der Baisse der Landesprodukte auf den ausländischen Handelsplätzen. Es müßte für ein Land, wie Hayti, ein Leichtes sein, für die materiellen Bedürfnisse seiner Bewohner genug und übergenug zu produziren, so daß der Gebrauch von fremden Eßwaaren nur noch ein Luxus, nicht aber, wie jetzt, eine Nothwendigkeit wäre.

Im Jahre 1867 betrug die Einfuhr an Nahrungsmitteln in sämmtlichen Häfen des Landes nur 3 Millionen Piaster an Werth.

Von den vier hier verkehrenden Hauptlinien brachte an Europäischen Waaren:

die Hamburger Linie in 21 Dampfern für..... 424 184 Piaster,
„ Royal Mail Line in 19 Dampfern für ..... 52 123 „
„ Liverpooler Linie in 11 Dampfern für.... 413 137 „
„ Französische Linie in 27 Dampfern für..... 99 558 „

hauptsächlich Textil- und Manufakturwaaren, nach Port au Prince.

Man sieht, daß die Deutsche Linie an erster Stelle steht. Es kommen jedoch die meisten Waaren mit Schiffen derselben von Hâvre und von England über Hâvre, worunter auch, selbst bei Textilwaaren, Erzeugnisse Deutschen Ursprungs, z. B. wohlfeile Sächsische Gewebe, sich befinden; der Werth der Waaren Deutschen Ursprungs beträgt vielleicht ein Viertel des Ganzen. Aus Deutschland direkt kommen Biere, Liköre, Goldwaaren und neuerdings auch Eisen- und Stahlwaaren des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirkes. Auch unter den als Englisch deklarirten Waaren befinden sich immer einige Partien Deutschen Ursprungs.

Die Spanische Linie Vapores Correos Marques de Campos brachte während der drei Monate ihres Bestehens nur für 592 Piaster Waaren, hauptsächlich Havana-Cigarren.

Von Steinkohle kamen mit Segelschiffen 7 Ladungen von einem Werthe von 3404 Piastern.

Wie oben schon bemerkt wurde, hat sich die Einfuhr Amerikanischer Provisionen, ausschließlich bewirkt durch Amerikanische Segelschiffe und die unter Britischer Flagge fahrenden Dampfer der Atlaslinie, stetig vergrößert. Der Werth betrug:

in 1878 1 745 947 Piaster,
„ 1879 1 758 650 „
„ 1880 1 831 434 „
„ 1881 2 030 512 „

In 28 Dampfern der Atlaslinie von New-York wurden davon für 1 046 204 Piaster, in 36 Segelschiffen von New-York für 729 351 Piaster, in 16 Segelschiffen von Boston für 137 801 Piaster eingeführt.

IV. Deutsches Interesse.

Das Deutsche Interesse in Port au Prince beschränkt sich zunächst und vornehmlich auf den erheblichen Antheil, welchen die Deutsche Dampfschifffahrt bei der Einfuhr sowohl, als bei der Ausfuhr genommen hat. Es sollte bei der Beliebtheit, welcher sich die Deutsche Flagge hier, wie überall im Auslande, erfreut, das bei der Besprechung der großen Kaffee-Ausfuhr nach New-York Gesagte ein Fingerzeig für die betheiligten Hamburger Kreise sein. Eine Ausdehnung des Westindischen Verkehrs nach Nordamerika muß sich bei dem großen Export von Kaffee dorthin und bei der immensen Einfuhr von Provisionen in Hayti, welches beides die Englische Atlaslinie für sich allein ausnutzt, reichlich bezahlt machen. Eine etwa zu errichtende Linie müßte die Tour einmal, in der besten Kaffeesaison wenigstens zweimal im Monat machen, und zwar New-York—Kap Hayti—Port au Prince—Jérémie, Kingston—Port au Prince—Gonaïves—New-York, wobei Modifikationen nicht ausgeschlossen sind. Die Linie wäre sicher, von New-York nach Westindien immer Ladung und Passagiere zu finden und als Rückfracht aus den Haytianischen Häfen Kaffee und von Kingston das ganze Jahr hindurch Orangen und andere Früchte, von denen von Jamaica aus ein bedeutender Export stattfindet. Gute Passagier-Einrichtungen, die auf den Atlasdampfern viel zu wünschen übrig lassen sollen, müßten vorhanden sein. Ein anderer Vortheil der Hamburger Dampfschifffahrtsgesellschaft läge bei dem großen Reexport von Kaffee aus New-York nach Europa in dem direkten Anschluß an die schon bestehende Hamburg-Amerikanische Linie.

Was den Antheil von Deutschen Erzeugnissen am hiesigen Handel betrifft, so läßt sich derselbe nicht feststellen, da viele Güter Deutschen Ursprungs von England und Frankreich unter letzterer Bezeichnung eingeführt werden. Erfahrene Geschäftsleute versichern, daß der Verbrauch von Deutschen Waaren und Erzeugnissen in den letzten zehn Jahren um wenigstens 60 bis 70 pCt. abgenommen habe. Die Ursachen der Abneigung gegen Deutsche Fabrikate sollen nicht näher erörtert werden; sie sind genügsam zur Sprache gebracht worden.

Auf der anderen Seite wird auch wieder gesagt, daß der Verbrauch Deutscher Erzeugnisse wieder einen Aufschwung zu nehmen scheine, der, bis jetzt noch klein, die Tendenz habe, sich auszudehnen.

Aus **Aux Cayes** schreibt man:

Das Jahr 1881, welches sich anfänglich recht gut anließ, ist leider durch die stetig fallenden Kaffeepreise ein recht schlechtes geworden. Nicht nur, daß durch die niedrigeren Preise in Europa viel Geld auf Rimessen verloren wurde, ist auch dadurch die Kaufkraft des Landes eine um so viel geringere geworden, wodurch ein bei Weitem kleineres Geschäft bedingt und viele Außenstände uneinkassirbar wurden. Hauptsächlich trifft dieses Manufakturwaaren, und es ist wohl anzunehmen, daß beinahe die ganze Unterbilanz des hiesigen Handels im Jahre 1881 von 260 000 Piastern durch Mehrvorrath von Manufakturwaaren, die beinahe unverkäuflich blieben, hervorgerufen ist. Der Gesammtwerth der hiesigen Einfuhr war 945 300 Piaster, derjenige der Ausfuhr an Waaren 581 400 Piaster, an Silbergeld 106 500 Piaster. Kaffee wurden ausgeführt 51 039 Säcke im Werthe von 433 800 Piastern, Blauholz 31 372 000 Pfund im Werthe von 141 200 Piastern, Verschiedenes für 6400 Piaster. Die für den Werthanschlag der Ausfuhr hierbei angenommenen Preise sind ungefähr die in Europa herrschend gewesenen, alles ohne Zölle und Spesen. Im Vorjahre 1880 betrug die Einfuhr an Werth 524 200 Piaster, die Ausfuhr 664 300 Piaster; von der letzteren kamen auf Kaffee 444 000 Piaster, auf Blauholz 220 000 Piaster, auf Verschiedenes 300 Piaster.

Ueber die nächstkünftige Geschäftslage des hiesigen Platzes läßt sich keine Ansicht bilden, so lange der Gang der Kaffeepreise durch den

Vorrath in Havre von nahezu einer halben Ernte aller Voraussicht sich entzieht. Zu bemerken ist übrigens, daß sowohl Kaffee wie Blauholz bessere Qualität wie in früheren Jahren zeigen.

Von Deutschen Segelschiffen sind nur vier hier gewesen; dagegen haben Dampfschiffe der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft regelmäßig Waaren hierher gebracht und Produkte zurückerhalten; diese Linie ist für Kaffeeverschiffungen hier recht beliebt und hat nur regelmäßig anzulaufen, um auch ferner am meisten Fracht zu erhalten.

Der Schiffsverkehr des Jahres 1881 ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

Dampfschiffe.

Ein- und Ausgang.

Nationalität.	Schiffe.	Tonnen.
Deutsche	12	11 356
Britische	31	40 970
Französisches	1	1 119
Zusammen	44	53 445

Segelschiffe.

Nationalität.	Eingang. Schiffe.	Eingang. Tonnen.	Ausgang. Schiffe.	Ausgang. Tonnen.
Deutsche	4	1 082	4	1 082
Britische	13	2 680	11	2 220
Französische	11	3 204	12	3 504
der Vereinigten Staaten von Amerika	10	1 683	9	1 541
Dänische	3	389	3	389
Norwegische	7	2 397	8	2 753
Schwedische	4	1 232	3	836
Oesterreichische	3	725	3	725
Haytianische	18	2 350	19	2 539
Russisches	1	335	1	335
Spanisches	1	248	1	248
Zusammen	75	16 325	74	16 172

3 Deutsche Segelschiffe kamen in Ballast ein; alle 4 nahmen Blauholz nach Falmouth in Ladung.

Im Vorjahre liefen 10 Deutsche Segelschiffe ein und aus (Deutsche Dampfschiffe wurden nicht angemeldet), von denen 8 in Ballast, 1 theilweise mit Ballast kam und die sämmtlich mit Blauholz abgingen.

Aus **Jacmel** wird geschrieben:

Die jetzige Regierung hat, trotz der vielen Schwierigkeiten, in Anbetracht der Finanzen des Landes und der allgemeinen Demoralisation der Bevölkerung, mit denen sie fortwährend zu kämpfen gehabt hat, viel Gutes geschaffen.

Erwähnenswerth sind die Aufnahme Haytis in den Weltpostverein mit 1. Juli 1881, die Gründung einer Regierungsbank zu Port au Prince, Jacmel und anderen Plätzen Haytis am 1. Oktober v. J., ferner die Einführung neuen Haytianischen Silbergeldes zum Werthe von 1 Piaster oder Gourde gleich 5 Franken.

Der schon im Jahre 1880 eingetretene bedeutende Rückgang der Kaffeepreise und der in jenem Jahre wenigstens mittelmäßig gewesene unerwartet kleine Ausfall der Ernte haben die Geschäfte sehr beeinträchtigt, daher die Saison 1881/82 in der That eine so ungünstige gewesen, wie das seit vielen Jahren nicht der Fall war.

Die Produktenausfuhr des Platzes stellte sich wie folgt:

	1881.	1880.
Kaffee	13 858 394 Pfund,	9 380 411 Pfund,
Blauholz	4 460 000 „	6 360 300 „
Orangenschalen	140 695 „	298 893 „
Guajakholz	449 000 „	85 850 „
Kakao	—	19 882 „
altes Kupfer	—	776 „
Wachs	158	—
Mahagoniholz	829½ Fuß,	925 Fuß.

Der Werth der gesammten Ausfuhr betrug im Jahre 1881 1 037 146 Piaster 56 Cents, im Jahre 1880 968 692 Piaster 63 Cents. Den Hauptantheil daran hatte Kaffee, wovon im Jahre 1881 für 1 011 256 Piaster 20 Cents, im Jahre 1880 für 926 046 Piaster 94 Cents exportirt wurde.

Der Werth der gesammten Einfuhr war im Jahre 1881 643 566 Piaster, im Jahre 1880 689 054 Piaster 77 Cents.

Der Schiffsverkehr des Jahres 1881 war der nachverzeichnete:

Dampfschiffe.

	Eingang. Schiffe.	Eingang. Tonnen.	Ausgang. Schiffe.	Ausgang. Tonnen.
Deutsche	10	10 083,68	10	10 083,68
Britische	63	156 062	62	154 062
Französische	12	21 594	12	21 594
	85	187 739,68	84	185 739,68

Segelschiffe.

	Eingang. Schiffe.	Eingang. Tonnen.	Ausgang. Schiffe.	Ausgang. Tonnen.
Deutsches	1	180 11/94	1	180 11/94
Britische	2	173 73/94	2	173 73/94
Französische	7	2210 20/94	7	2210 20/94
der Verein. Staaten von Amerika	6	1371 80/94	6	1371 80/94
Norwegische	2	446 77/94	1	212 53/94
Niederländisches	1	207 83/94	1	207 83/94
Italienisches	1	214 11/94	—	—
	21	5248 80/94	19	4799 80/94

Am 1. Januar 1881 waren im Hafen gewesen: 1 Britisches Dampfschiff von 473 Tonnen und 1 Norwegisches Segelschiff von 212 53/94 Tonnen. Am 1. Januar 1882 lagen im Hafen: 1 Britisches Dampfschiff von 2000 Tonnen, 1 Norwegisches Segelschiff von 234 83/94 Tonnen und 1 Italienisches Segelschiff von 214 11/94 Tonnen.

Regelmäßige Dampferverbindungen existiren für die Royal Mail-Linie einmal von und einmal nach Europa monatlich, für die Atlas Steamship Company, Limited, von New-York dreimal monatlich jetzt, statt vorher zweimal, für die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft durch ihre Intercolonial-Dampfer einmal im Monat. Die Dampfschiffe der Compagnie Générale Transatlantique treffen unregelmäßig hier ein.

Von Deutschen Häfen sind Schiffe fremder Nationen nicht eingetroffen, und direkt nach Deutschland solche nicht abgegangen.

Aus **Kap Hayti** liegt bis jetzt nur der folgende Bericht über das Jahr 1880 vor:

Die allgemeine Geschäftslage im Anfange des Jahres 1880 war eine günstige, aber schon im Januar änderte sich dies für Exporte, indem viel Contanten importirt wurden, was die Kaffeepreise hier in die Höhe trieb, während dieselben in den Konsumtionsländern

gleichzeitig zurückgingen. In Betreff der zur Einfuhr kommenden Manufakturwaaren erhielt sich die Lage bis gegen Mitte des Jahres; von Provisionen war die Einfuhr bedeutend, aber die Resultate ließen zu wünschen übrig, wie überhaupt das Endresultat der meisten geschäftlichen Operationen des Jahres: eine Folge übergroßer Konkurrenz, welche die vorausgegangene günstigere Periode des Vorjahres veranlaßt hatte.

Die Einfuhr betrug an Werth 2 107 226 Piaster, davon Baargeld 400 000 Piaster.

Die Einfuhr von Manufakturwaaren, besonders aus Europa, war in den ersten vier Monaten des Jahres ziemlich bedeutend; die Waaren standen theuer ein, ließen aber dennoch guten Nutzen, weil die Lagerbestände gering waren und eine rege Nachfrage herrschte. Diese dauerte bis in den August an, hörte dann aber fast gänzlich auf, und als gleichzeitig die neuen Einfuhren für die kommende Ernte begannen und bis Ende des Jahres einen Umfang erreichten, wie er selten dagewesen, wichen die Preise beständig. Der Absatz litt durch die Verspätung der Kaffee-Ernte; das Landvolk ist bei weichenden Preisen stets ein schlechter Käufer, und seine Konsumfähigkeit hatte bei der großen Verminderung des Erlöses für Kaffee, die fast 30 pCt. seit Anfang des Jahres betrug, bedeutend abgenommen; eine ganze Reihe von Artikeln, besonders Englische Manufakturwaaren, mußten demzufolge mit Verlust verkauft werden, obgleich sie wohlfeiler einstanden, als sechs Monate vorher. Der Import Amerikanischer Provisionen war während des ganzen Jahres bedeutend, besonders derjenige von Mehl und Reis (letzterer Artikel kam auch viel aus Europa, hauptsächlich mit Hamburger Dampfschiffen). Die anhaltende Dürre war der Ernte der Landesfrüchte sehr ungünstig gewesen, und das Fehlende mußte eingeführt werden. Der Konsum von Schweinefleisch und Fisch nahm dagegen aus demselben Grunde ab. Die große Konkurrenz ließ es indessen selten zu einem guten Nutzen für die Importeure kommen, wenn auch anderseits nur wenig mit Verlust verkauft werden mußte.

Die Ausfuhr erreichte einen Werth von 2 111 825 Piastern, wovon 1 026 735 Piaster Kaffee, 1 003 795 Piaster Blauholz, 100 000 Piaster Baargeld.

Was die Ausfuhr betrifft, so hat Kaffee den Exporteuren im ganzen Jahre keine Rechnung gelassen; in den ersten sechs Monaten war der Durchschnittspreis 11 Piaster, indem von $10\frac{3}{4}$ bis $11\frac{1}{2}$ Piaster, je nach Angebot oder Nachfrage, bezahlt wurde, während der Preis des Artikels sich in Havre, dem tonangebenden Markte, gleichzeitig von 90 auf 80 Franken ermäßigte. Auf diesem Standpunkte erhielt er sich bis Oktober, und er fiel dann schnell, weil die Qualität der neuen Ernte als zu kleinbohnig nicht gefiel; er schloß mit 70 Franken also für das Land ein fühlbarer Ausfall, welcher indessen durch vermehrte Thätigkeit und Produktion gut gemacht werden könnte. Während der saison morte war der Durchschnittspreis 10 Piaster, als aber die schlechten Nachrichten über die Erstlinge der Ernte eintrafen, fiel der Preis schnell auf 9 Piaster, und er schloß am Ende des Jahres zu 8 Piastern, was indessen immer noch über den Preis des Artikels in den Konsumtionsländern war. Die großen Erwartungen, welche allgemein an die neue Ernte geknüpft waren und die starke Importe veranlaßten, haben sich somit in keiner Weise erfüllt. Die Qualität gefiel nicht, und in Quantität blieben die Verschiffungen weit hinter denen des Vorjahres zurück. Es ließe sich also erwarten, daß noch viel Kaffee im Hinterlande sein müsse, weil die Ernte immer als sehr groß geschildert worden ist, aber es ist nicht möglich, etwas einigermaßen Sicheres in dieser Hinsicht zu erfahren.

Der Preis des Blauholzes eröffnete zu 7 Piastern, stieg aber schnell. Mitte Februar mußten 9 Piaster angelegt werden, weil der Bedarf größer als die Anfuhren war; nachdem dieser befriedigt, fiel der Preis schnell auf 8 Piaster, hielt sich im März auf $7\frac{3}{4}$ Piaster und war im April wieder 7 Piaster, auf welchem Standpunkte er sich mit kleineren Schwankungen bis Ende Juni erhielt. Im Juli und August war der Preis für kurze Zeit $6\frac{1}{4}$ bis $6\frac{1}{2}$ Piaster, dann wieder $6\frac{3}{4}$ bis $7\frac{1}{4}$ Piaster, welcher letztere Satz sich bis Mitte Dezember erhielt, dann aber auf $6\frac{1}{2}$ Piaster zurückging, weil die Zollerhöhung in Kraft trat, welche zu Anfang Oktober von der Regierung beschlossen war und 60 Centavos für 100 Pfund oder 50 pCt. des alten Zolles betrug. In Havre, dem größten Absatzplatze, hielt sich der Preis während des größten Theiles des Jahres zwischen $7\frac{1}{4}$ und $7\frac{1}{2}$ Franken, und er ging dort erst im November herunter, mit etwa $7\frac{1}{4}$ Franken schließend. Die Resultate der Verschiffungen hingen besonders vom Momente des Einkaufs ab und brachten Nutzen, wenn dieser richtig erfaßt worden war. Der Nachbarplatz Fort Liberté, nur für den Export von Blauholz bestimmt, hat sich weiter gehoben; die Qualität des Holzes, welches dort verschifft wird, ist im Allgemeinen besser, als die des Holzes vom Kap, weil die Schläge dort aus älteren Bäumen bestehen. — Die andern Exportartikel sind nicht von Bedeutung. — Die Honigausfuhr hat wieder etwas zugenommen, geht aber jetzt ganz über die Vereinigten Staaten, weil die nach Europa fahrenden Dampfschiffe den Artikel, Leckage halber, nicht gern nehmen; die Resultate waren erträglich. — Kakao brachte stets Verlust, weil der Preis in Europa stetig zurückging.

Was die Geldverhältnisse betrifft, so dauerten die Importe Mexikanischer Silbermünze bis Ende Februar, und sie mögen mindestens 250 000 Piaster betragen haben; dann legte die Regierung einen Einfuhrzoll von 15 pCt. auf dieselbe, was den weiteren Import verhinderte. Kurze Zeit lang hörte die Einfuhr von Baargeld gänzlich auf, und als später Geld knapp wurde, brachte man Spanische Dublonen, welche sich am besten bezahlten; von diesen mag auch wohl ein Werth von 150 000 Piastern eingeführt worden sein. Dagegen sind von Amerikanischer Silbermünze im Laufe des Jahres etwa 100 000 Dollars exportirt worden. — Die Kurse von Tratten, im Januar 3 pCt. Prämie, gingen bald auf 6 pCt., als Kaffee weniger günstig beurtheilt wurde; im März waren sie zeitweilig 9 pCt., dann wurden sie wieder niedriger und erhielten sich auf 6 pCt. bis August, von diesem Zeitpunkte bis Anfang November langsam auf 3 pCt. fallend, in Erwartung der neuen Kaffee-Ernte; als aber dann die Regierung als Käufer auftrat und 10 pCt. in bons compensables auf Zölle ausbot, stiegen die Kurse im offenen Markte wieder auf 5 pCt., und so blieben sie bis Ende des Jahres. — Im April hatten die Kammern die Bezahlung des sogenannten Emprunt Domingue, dessen Obligationen meist in Frankreich gehalten werden, angenommen, und gleichzeitig hatte die Regierung sich mit Kapitalisten in Frankreich in Verbindung gesetzt zur Begründung eines Kreditinstituts, welches auch zu Stande kommen dürfte. Die Bevölkerung knüpft, wie es scheint, übertriebene Erwartungen an dasselbe; ob es von allgemeinem Nutzen sein wird, hängt ganz davon ab, ob die Leitung soliden Grundsätzen huldigen wird oder nicht.

Die Schifffahrtsbewegung ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

Dampfschiffe.

Nationalität.	Ein- und Ausgang. Schiffe.	Tonnen.
Deutsche	51	53 383
Britische	30	52 310
Französische	25	47 500
der Vereinigten Staaten von Amerika	20	29 810

Segelschiffe.

Nationalität.	Eingang. Schiffe.	Eingang. Tonnen.	Ausgang. Schiffe.	Ausgang. Tonnen.
Deutsche	12	3 658	11	3 259
Britische	24	7 213	23	6 768
Französische	48	21 102	43	19 512
der Vereinigten Staaten von Amerika	53	10 561	53	10 561
Dänische	3	791	3	791
Norwegische u. Schwedische	28	10 837	25	9 792
Haytianische	21	4 259	20	3 959
Spanische	6	1 162	5	948
Italienische	5	2 530	4	2 060
Niederländische	3	861	3	861

Von den Deutschen Fahrzeugen kamen 12 (11 Segelschiffe und 1 Dampfschiff) in Ballast ein. 25 Deutsche Dampfschiffe berührten nur auf der Weiterfahrt nach anderen Haytianischen Plätzen diesen Hafen; die andern gingen sämmtlich beladen wieder aus. Am Jahresschluß war 1 Deutsches Segelschiff anwesend, welches im Februar 1881 mit Blauholz abging.

Von nichtdeutschen Fahrzeugen kam aus Deutschland (Hamburg) 1 Niederländisches Segelschiff. Von ebensolchen gingen nach Deutschland (Hamburg) 3 Segelschiffe, nämlich 2 Britische und 1 Norwegisches.

IX.]

Santo Domingo.

Jahresbericht für 1881.[1])

Im verflossenen Jahre sind die im Großen und Ganzen gehegten Erwartungen auf ein recht ergiebiges Jahr theilweise vernichtet worden, da die eingetretenen politischen Ereignisse den Handel, wenigstens auf der Südseite der Insel, für einige Monate gänzlich brachlegten. Der bewaffnete Einfall des Expräsidenten Guillermo in die Ostprovinz im August wurde zwar energisch zurückgewiesen, aber der Handel hatte natürlich durch die eingetretene Unsicherheit bedeutend zu leiden. Dazu kam, daß man es versäumte, diejenigen Schiffe, welche von einem infizirten Hafen kamen, Quarantäne halten zu lassen, wodurch die Blatternepidemie eingeschleppt wurde, was zur Folge hatte, daß die Häfen der benachbarten Inseln und diejenigen des Binnenlandes die von Santo Domingo kommenden Schiffe in Quarantäne legten, wodurch der Verkehr erschwert wurde.

Was die Ernten anbetrifft, so ist die Zuckerernte im vergangenen Jahre sehr zufriedenstellend gewesen, wenngleich dieselbe in den letzten Monaten noch unter starker Trockenheit zu leiden hatte. Auch im Berichtjahre sind wieder mehrere neue Zuckerfabriken angelegt worden, welche theilweise schon mit der neuen Ernte ihre Arbeiten beginnen werden. Hauptsächlich ist dabei die Umgegend der Hauptstadt sowie Puerto Platas aufgesucht worden, und es sind in deren Nähe mit den neuesten Maschinen ausgerüstete großartige Fabriken gegründet worden, so daß erwartet wird, daß die neue Ernte etwa 10 000 Bocoyes geben wird.

Kaffee wie Kakao haben keine sehr ergiebigen Ernten gebracht; auch war die Preislage im vergangenen Jahre diesen Artikeln nicht sehr günstig.

Die Ausfuhr von Honig und Wachs ist im Jahre 1881 nur gering gewesen, da die zu Anfang des Jahres herrschend gewesene Trockenheit der Bienenkultur großen Schaden zugefügt hat und viele Stöcke leer geblieben sind.

Tabak scheint jetzt auf der Südseite, und zwar hauptsächlich in der Gegend von Hyguey in der Provinz Seyba, mehr das Interesse der Landleute zu gewinnen, wo jedoch noch zu wenig Sorgfalt auf die Pflege und Verpackung verwandt wird.

Die Versendung von Rindshäuten sowohl, als von Ziegenfellen ist unverändert geblieben.

In Folge des günstigen Preisstandes des Pockholzes sind im Anfange des Jahres etwas bedeutendere Verschiffungen gemacht worden, die jedoch neuerlich wieder nachgelassen haben.

In Mahagony-, sowie Blauholz und Gelbholz ist keine bedeutende Veränderung zu bemerken.

Die Ausfuhr setzte sich aus folgenden Artikeln und Mengen zusammen:

Zucker	7 063 650	Pfund,
Melasse	131 440	Gallonen,
Honig	56 310	„
Kakao	61 102	Pfund,
Kaffee	787 050	„
Wachs	198 250	„
Mahagoniholz	170 000	Engl. Fuß,
Gelbholz	742	„ Tons,
Blauholz	2 232	„ „
Pockholz	1 487	„ „
Häute	8 192	Stück,
Tabak	50 650	Pfund,
Schildpatt	1 002	„

Der Werth der gesammten Ausfuhr war 562 055 Dollars.

Die Einfuhr ist im vergangenen Jahre nicht ganz so bedeutend gewesen als im Vorjahre.

In dem ersteren haben auch mehrfache Importationen aus Deutschland stattgefunden, leider fehlen jedoch noch immer die so sehr erwünschten direkten Verbindungen mit Europäischen Häfen. Die anderweitigen Bezugsländer sind die früheren geblieben, und zwar hauptsächlich die Vereinigten Staaten für Maschinerien 2c. sowie für Provisionen und ordinäre Baumwollenwaaren, England hauptsächlich für Manufakturwaaren sowie für einzelne Klassen von Provisionen, Italien für Gewürz und Kramwaaren, ebenso Spanien, wenn auch weniger bedeutend, Frankreich für feinere Manufakturwaaren und Deutschland für Kurzwaaren sowie für Provisionen, letztere zum Theil aus den Niederlanden stammend.

Der Werth der gesammten Einfuhr belief sich auf 765 270 Dollars 93 Cents.

Die Einfuhrzölle ergaben 312 759 Dollars 78 Cents, die Ausfuhrzölle 37 846 Dollars 99 Cents; die Zolleinnahme überhaupt betrug demnach 350 606 Dollars 77 Cents.

Die Schifffahrt ist im Berichtjahre sehr träge gewesen, hauptsächlich fehlt die direkte Verbindung mit Europäischen Häfen ganz und gar, was den Verkehr mit Europa sehr erschwert, dem zu Folge auch der Handel mit diesen Ländern so gering ist. Direkte Verbindungen giebt es nur mit den Nachbarinseln Curaçao, Puerto Rico, St. Thomas, Cuba und den Vereinigten Staaten von Amerika.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 526.

Schiffsbewegung im Hafen von Santo Domingo während des Jahres 1881.

Nationalität.	Dampfschiffe.				Segelschiffe.			
	Eingang.		Ausgang.		Eingang.		Ausgang.	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Deutsche	—	—	—	—	5	1333,46	5	1333,46
Britische	15	11 355	15	11 355	15	2543,94	15	2543,94
Französische	—	—	—	—	2	376,16	2	376,16
der Vereinigten Staaten von Amerika	10	16 573	10	16 573	20	3932	20	3932
Dänische	—	—	—	—	13	941,96	13	941,96
Haytianische	—	—	—	—	1	9	1	9
Spanische	52	40 392,54	52	40 392,54	11	1283	11	1283
Dominikanische	—	—	—	—	3	163	3	163
Italienische	—	—	—	—	8	1836	8	1836
Niederländische	—	—	—	—	16	1329	16	1329
Venezolanische	—	—	—	—	1	41,60	1	41,60

X. Rio de Janeiro.

Bericht über die wirthschaftliche Lage Brasiliens.

Es ist schwer, über die wirthschaftliche Lage eines Landes ein begründetes Urtheil zu fällen, in welchem das statistische Material nur unvollkommen gesammelt wird. Erst im Jahre 1872 ist es zu einer wirklichen Volkszählung gekommen. Das Gesetz vom 28. September 1871, welches die Freiheit aller in Zukunft von Sklavinnen geborenen Kinder ausspricht und damit das Institut der Sklaverei auf den Aussterbe-Etat setzte, hatte zugleich die Nothwendigkeit erkannt, über die Zahl der in Brasilien vorhandenen Sklaven Aufschluß zu erlangen und der Regierung für weitere Maßnahmen Anhalt zu geben.

Das Ergebniß des ersten Census kann nun allerdings nicht als ein vollkommenes Werk betrachtet werden. Trotzdem würde die Volkszählung von 1872 wenigstens einen relativen Werth erlangt haben, wäre nach einem gewissen Zeitraum eine zweite gefolgt und damit die Möglichkeit von Rektifikationen und zugleich Vergleichungen geschaffen worden. Aber eine zweite Volkszählung ist nicht angeordnet worden, und die im Jahre 1871 geschaffene „General-Direktion der Statistik", welche die Arbeiten des ersten Census kollektionirt und geordnet hatte, welche überhaupt berufen war, die offizielle und allgemeine Statistik im Reiche einzuführen und zu leiten, wurde im Jahre 1876 aufgehoben.

Alles, was man in Brasilien über den Gang der wirthschaftlichen Entwicklung erfährt, verdankt man dürftigen und wenig genauen Tabellen, welche einzelnen Ministerial-, Provinzpräsidenzial- und Börsenvorstands-Berichten beigegeben sind. Aus solchen Tabellen ersieht man mit annähernder Genauigkeit, welches der Verkehr mit dem Auslande ist, dagegen verbreiten sie über den Handel im Lande selbst, über jenen, der sich von Provinz zu Provinz bewegt, wenig Licht.

Es ist nicht einmal möglich, Daten zu erlangen über die Gesammtmenge des Hauptproduktes, des Kaffees, und wie mit diesem so steht es mit allen anderen Produkten, deren außerordentliche Wichtigkeit nicht zu unterschätzen ist, wie zum Beispiel dem Zucker, dem Mandiokamehl, den schwarzen Bohnen, dem Mais und so weiter.

Nach dem Gesagten ist es begreiflich, wenn in Ermangelung einer festen Basis Beurtheilungen nicht immer das Richtige treffen, manchmal zu hell, manchmal zu dunkel ausfallen, und wenn also auch das Folgende an Lückenhaftigkeit und Unrichtigkeiten leiden sollte.

Es ist nicht seit heute oder gestern, daß die Art und Weise der Kultur in Brasilien zu Besorgnissen Anlaß gegeben, und daß das Ausbrechen verheerender Krisen befürchtet worden, welche das Gedeihen des Landes vorübergehend oder selbst dauernd kompromittiren möchten.

Zu untersuchen, wie weit solche Befürchtungen begründet sind, dürfte eine, wenn nicht leichte, doch nützliche Arbeit sein.

Erforderlich wäre zunächst, um ein Resultat zu gewinnen, sich ein Bild von der Produktionsart Brasiliens zu schaffen, denn daß sie schon des verschiedenen Klimas halber nicht im ganzen Lande gleichförmig sein kann, liegt auf der Hand, und daß sie, von verschiedenen Umständen beherrscht, auch nicht in uniformer Weise von den im Laufe der Zeit veränderten Verhältnissen beeinflußt wird, darf angenommen werden.

Da über die meisten Produktionsartikel, welche im Lande selbst konsumirt werden, das Mandiokamehl, die Bohnen und den Mais, keinerlei statistische Daten zu erhalten sind, so muß man ein überaus weites und hier wichtiges Feld von vornherein außer Betracht lassen.

Daß der innere Konsum jeden Landes und der damit verbundene Handel ungleich wichtiger ist, als jener mit dem Auslande, ist bekannt. Die einseitige Behandlung und Beobachtung des letzteren kann zu einem erschöpfenden Urtheile nicht genügen. Daß nun aber im inneren Konsum und Handel gewaltige Veränderungen stattgefunden haben, beweist z. B. die Erfahrung, daß die frühere Ausfuhr von Reis sich im Laufe der Zeit in Einfuhr verwandelt hat, daß ferner auch der Mais heute einen bedeutenden Zufuhrartikel bildet. Wären also wohl die außerordentlichen Veränderungen der inneren Konsumtion und des inneren Handels zu beobachten und in Anschlag zu bringen, welche solchen Phänomenen zu Grunde liegen, so ist um so mehr zu

bedauern, daß der Mangel einer entsprechenden Statistik das nicht möglich macht.

Es bleibt also nur übrig, jene Theile des wirthschaftlichen Lebens der Nation zu untersuchen, über welche wenigstens annähernd entsprechende Daten existiren, also die Produktion für das Ausland.

Die Befürchtung, es möchte das Gedeihen des Landes eine Unterbrechung erfahren, es möchte seine Produktivität Abbruch erleiden, knüpft sich an die Einseitigkeit der Produktion, die Beschränkung der Produktionskraft auf wenige Artikel, an die Aussaugung respektive Unbrauchbarmachung des Bodens und an die Abnahme der Sklaven, des vorhandenen Haupt-Arbeitselements, welches sich jährlich vermindert, ohne einen entsprechenden Ersatz zu finden.

Eine möglichst genaue Untersuchung der Thatsachen, welche diese drei Fragen betreffen, möchte am besten zu einem richtigen Urtheil über die Lage führen, deren Entwickelung auch für Deutschland von besonderem Interesse ist, da Deutschland ein recht bedeutender Abnehmer für Brasilianische Produkte ist und in Brasilien Märkte findet, welche jährlich in steigendem Maße die Deutsche Industrie in Thätigkeit setzen.

Tabellen, welche weit zurückgreifen, die frühere Ausfuhr Brasilianischer Produkte in ihren Quantitäten zeigen und diesen die Ausfuhr der letzten Jahre zur Seite stellen, dürften in dieser Hinsicht von Werth sein.

Zunächst mögen die Produkte genannt werden, welche gänzlich aus der Ausfuhr ausgeschieden sind oder bei denen sie so geringfügig geworden, daß in den offiziellen Listen ihrer nicht mehr Erwähnung geschieht.

Dahin gehören:

Anil,
Reis,
Nelken,
Guaraná,
Copayba-Oel,
Pusiri,
Salsaparilha,
Urucú,
Honig,
Jandiroba-Oel,
Tatajuba,
Mineralien aus Goyaz.

Wenn auch die meisten dieser Artikel, mit Ausnahme von Reis, nicht von besonderer Wichtigkeit sind, so ist das Verschwinden solcher Produktionsbranchen immerhin erwähnenswerth. Die nachfolgenden 4 Tabellen zeigen sodann die Exportmenge der Hauptausfuhrartikel für die letzten Jahre und insbesondere die Entwickelung des Antheilsverhältnisses, welches den Häfen von Rio de Janeiro und Santos, und andererseits dem Artikel Kaffee zukommt für eine längere Periode. Es war nicht thunlich, nur Quantitäten und den Werthbetrag in Brasilianischem Gelde auszuführen, da bei dem fortdauernden Werthwechsel dieses Geldes ohne Zweifel Irrthümer entstanden wären. Es darf nicht übersehen werden, daß das hiesige Cirkulationsmittel und somit die aufgeführten Werthe, auf die Goldbasis zurückgeführt, nur zu oft das anscheinende Mehr in ein positives Minder verwandeln.

Tabelle über das Verhältniß des Gesammt-Exports Brasiliens und des Exports von Rio de Janeiro.

Artikel.	Menge 1877/78.	Werth 1877/78. Réis.	Menge 1878/79.	Werth 1878/79. Réis.	Menge 1879/80.	Werth 1879/80. Réis.
Branntwein ..... Liter	2 258 852	291 600 000	2 548 323	300 100 000	3 303 324	336 500 000
Baumwolle ..... Kilogramm	14 674 183	5 543 600 000	11 127 338	4 613 500 000	11 356 264	5 186 700 000
Zucker ..... „	179 837 369	22 597 900 000	187 456 617	23 873 800 000	216 461 155	31 333 700 000
Haar..... „	344 880	260 800 000	426 912	257 900 000	478 429	309 500 000
Kakao..... „	875 640	525 000 000	952 353	586 200 000	1 539 954	1 102 300 000
Kaffee..... „	207 501 839	118 064 546 000	294 168 910	134 028 800 000	?	126 259 900 000
Häute..... „	16 270 456	6 973 300 000	23 077 463	8 855 200 000	25 263 685	8 979 900 000
Diamanten ..... Gramm	14 908	1 182 900 000	17 677	1 331 000 000	13 546	1 007 100 000
Tabak..... Kilogramm	17 855 869	6 930 600 000	19 305 124	8 069 300 000	22 539 342	7 660 800 000
Kautschuk ..... „	6 832 724	11 958 200 000	6 454 716	11 366 400 000	6 880 462	12 242 500 000
Herva-Matte ..... „	12 717 716	2 243 000 000	15 913 653	3 238 500 000	14 063 731	2 521 400 000
Gold ..... Gramm	1 330 370	2 136 352 000	1 602 228	2 222 283 000	?	?
Kastanien..... Kilogramm	4 407 940	656 400 000	3 943 477	1 207 900 000	6 738 580	1 473 300 000
		179 474 198 000		199 950 883 000		198 314 800 000
Verschiedene Produkte.....		8 890 548 000		6 502 117 000		8 000 000 000
		187 364 746 000		206 453 000 000		206 314 800 000
zum Kurse von.....		24 Pence.		21 Pence.		22⅝ Pence.
		Pfd. Sterl. 18 736 474		Pfd. Sterl. 18 064 250		Pfd. Sterl. 13 928 635
		Réis.		Réis.		Réis.
Exportation von Rio de Janeiro....		92 339 465 000		106 061 286 000		112 089 911 000
um Kurse von.....		24 Pence.		21 Pence.		22⅝ Pence.
		Pfd. Sterl. 9 233 946		Pfd. Sterl. 9 230 270		Pfd. Sterl. 10 566 800

Vergleichende Tabelle über das Verhältniß der Kaffee-Ausfuhr aus den Häfen von Rio de Janeiro und Santos zu der Gesammt-Ausfuhr Brasiliens.

	1851/52	1859/60	1867/68	1875/76	1876/77	1877/78	1878/79
	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Kaffee-Export von Rio ...	31 055 324 000	51 319 118 000	70 785 639 000	94 500 316 000	88 911 382 000	87 359 560 000	100 917 767 000
„ „ Santos	1 523 992 000	7 623 652 000	9 955 438 000	22 661 601 000	17 721 601 000	27 633 349 000	31 084 522 000
	32 579 316 000	58 942 770 000	80 740 477 000	117 161 917 000	106 632 991 000	114 692 909 000	132 002 289 000
Kurs	27½ Pce.	25⅝ Pce.	23¼ Pce.	27 Pce.	24½ Pce.	24 Pce.	21 Pce.
	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
	3 733 655	6 293 368	7 821 735	13 180 716	10 885 451	11 469 291	10 550 200
Auf das Total der Einfuhr Brasiliens	48,86 pCt.	53,21 pCt.	43,45 pCt.	61,31 pCt.	54,80 pCt.	61,21 pCt.	63,94 pCt.

Vergleichende Tabelle über das Verhältniß der Ausfuhr aus den Häfen von Santos und von Rio de Janeiro zu der Gesammt-Ausfuhr Brasiliens.

	1851/52.	1859/60.	1867/68.	1875/76.	1876/77.	1877/78.	1878/79.	1879/80.
	Réis.	Réis.	Réis.	Réis.	Réis.	Réis.	Réis.	Réis.
Ausfuhr von Santos	2 271 457 000	7 633 652 000	9 955 438 000	24 705 761 000	18 743 944 000	27 884 448 000	31 602 321 000	29 779 100 000
Kurs	27⅓ Pence.	25⅝ Pence.	23¼ Pence.	27 Pence.	24⅛ Pence.	24 Pence.	21 Pence.	22⅝ Pence.
	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
	262 711	813 920	901 930	2 729 173	2 147 740	2 788 450	2 765 179	2 810 470
Ausfuhr von Rio	4 180 716	5 933 850	7 877 930	11 316 663	10 315 300	9 233 946	9 280 270	10 566 800
Total	4 442 427	6 747 770	8 779 860	14 045 836	12 463 040	12 022 396	12 045 449	13 377 370
Total-Einfuhr des Reiches	7 639 271	11 826 121	17 995 535	21 498 368	19 861 669	18 736 474	18 064 650	18 928 635
Prozentweiser Antheil von Santos und Rio am Total	58,16	57,06	48,78	65,34	62,75	64,17	66,67	70,67

Vergleichende Tabelle über das Verhältniß der Ausfuhr von Rio de Janeiro zur Gesammt-Ausfuhr Brasiliens und der Kaffee-Ausfuhr aus Rio de Janeiro zur Total-Ausfuhr des gleichen Hafens.

Jahr.	Gesammt-Ausfuhr aus Brasilien.	Ausfuhr aus Rio de Janeiro.	Prozentsatz der Ausfuhr von Rio de Janeiro zur Gesammt-Ausfuhr.	Antheil der Kaffee-Ausfuhr an der Total-Ausfuhr aus Rio de Janeiro.
1851/52	7 639 271 Pfd. Sterl.	4 180 716 Pfd. Sterl.	54,74	46,60 pCt.
1859/60	11 826 121 „	5 933 850 „	50,17	46,33 „
1867/68	17 995 535 „	7 877 930 „	43,78	38,10 „
1875/76	21 498 268 „	11 316 663 „	52,64	49,49 „
1876/77	19 861 669 „	10 315 300 „	51,94	46,70 „
1877/78	18 736 474 „	9 233 946 „	49,28	46,46 „
1878/79	18 064 650 „	9 280 270 „	51,37	48,88 „
1879/80	18 928 635 „	10 566 800 „	55,82	46,02 „

Aus diesen Tabellen gewinnt man zunächst die Gewißheit, daß im Hafen von Rio de Janeiro der überwiegende Schwerpunkt der gesammten Exportation des Reiches liegt. Die Hälfte der ganzen Ausfuhr findet sich hier, und in die andere Hälfte theilen sich die übrigen Häfen, etwa 16 an der Zahl, nämlich:

Pará	Hafen Pará,
Maranhão	„ São Luiz,
Pianhy	„ Paranahyba,
Ceará	„ Fortaleza und Aracaty,
Rio Grande do Norte	„ Natal,
Parahyba	„ Parahyba do Norte,
Pernambuco	„ Pernambuco,
Alagóas	„ Maceio,
Sergipe	„ Sergipe,
Bahia	„ Bahia,
São Paulo	„ Santos,
Paraná	„ Paranaguá,
Santa Catharina	„ Desterro,
Rio Grande do Sul	Häfen Rio Grande do Sul und Porto Alegre.

So außerordentlich nun auch die Präponderanz des Hafens von Rio de Janeiro ist, so würde man sich doch ein irriges Bild von der Lage der Dinge schaffen, wollte man nur nach diesen Resultaten urtheilen.

Das Kaffeegebiet Brasiliens alimentirt nicht mehr wie früher fast ausschließlich den Hafen von Rio de Janeiro. Wenn früher die Reichshauptstadt die Ausfuhr und den Importhandel der Provinzen Rio de Janeiro, Minas Geraes, Espirito Santo und São Paulo fast gänzlich in Händen hatte, so ist darin ein starker Wandel eingetreten, denn die Provinz São Paulo hat seit geraumer Zeit begonnen, sich mehr und mehr von Rio durch seinen Hafen von Santos zu emanzipiren.

Will man sich also ein Bild hiervon machen, wie die genannten Provinzen des Centrums sich hinsichtlich ihres Exportes zu den übrigen Theilen des Reiches, des Nordens und Südens verhalten, so muß man auch die Bewegung in Santos in Anschlag bringen, diese mit jener in Rio vereinigend, von dem Ausfuhrbetrage der übrigen Provinzen subtrahiren.

Man wird dann zu dem Schlusse gelangen, daß allerdings eine stetig zunehmende Präponderanz der Ausfuhr der mittleren Provinzen den übrigen gegenüber stattgefunden hat.

Auch darüber geben die obigen Tabellen Aufschluß. Dieselben zeigen also, daß die Ausfuhr der Provinzen der Mitte stetig zugenommen und sie alljährlich einen relativ und positiv größeren Antheil an der Gesammtexportation erreicht hat. Es würde solche Thatsache zu ernstem Bedenken keinen Anlaß geben, sondern Raum lassen, um an einen allgemeinen Aufschwung zu glauben, wenn es sich nicht zeigte, daß die ermittelte, jene Provinzen betreffende Vermehrung selbst dann noch fortgedauert, als die gesammte Landesproduktion während der Jahre 1876/77, 1877/78, 1878/79 schon einen dauernden Rückgang erfahren hatte.

Und ist hiermit die außerordentliche Präponderanz der Provinzen Rio de Janeiro, Minas Geraes und São Paulo, ihre maßgebende und zunehmende Stellung erwiesen, so fällt das noch stärker ins Gewicht, wenn man bedenkt, daß diese Präponderanz fast ausschließlich einem einzigen Artikel, dem Kaffee, zuzuschreiben ist, wie die Tabellen gleichfalls darlegen.

Es dürfte nun hiermit die erste Frage, nämlich diejenige von der Einseitigkeit der Brasilianischen Produktion, das heißt die beschränkte Zahl seiner Produkte, genügend beleuchtet worden sein; evident ist, daß die schaffende Kraft des Landes, soweit sie die Ausfuhr betrifft, mehr und mehr und selbst unter Beeinträchtigung anderer Produkte, einem einzigen Produkte, dem Kaffee, weicht.

Die zweite zu erwägende Frage betrifft die Art und Weise des Ackerbaues. Um auch sie ins rechte Licht zu stellen, dürfte es gut sein, zunächst die Thatsachen darzulegen.

Es ist überhaupt nur ein schmaler Ufergürtel, welcher in Brasilien, bezüglich der Produktion für den Export, in Betracht kommt. Hohe Reihen von Gebirgen, welche sich die Küste entlang, bald ferner bald näher, von Norden nach Süden ziehen, erschweren das Vordringen in das Innere und den Abfluß nach der Küste; schiffbare Flüsse, welche die Brasilianische Küste mit dem Innern verbinden, fehlen durchgehends, wenn man vom Amazonenstrome absieht, der ja allerdings eine gewaltige Heerstraße bildet, dafür aber auch der heißesten und damit für das Schaffen und Wirken weniger günstigen Zone angehört.

Kann man das oben Gesagte als allgemeine Regel gelten lassen, so hat es vor Allem Anwendung auf die Provinzen Espirito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Geraes, Paraná und Santa Catharina, wie ein Blick auf die Karte zeigt.

Aber auch in den nördlichen Provinzen, wo natürliche Hindernisse, das heißt die Gebirgszüge, weit zurücktreten und ausgedehnte Strecken sich der Agrikultur öffnen, ist der Gürtel bebauten Bodens nichts weniger denn ausgedehnt. Ein heißes Klima, dünn besäete Bevölkerung und Mangel an Verbindungswegen mag die Ursache sein.

Sieht man von der Ebene des Hochlandes von Paraná und namentlich von jener der Provinz Rio Grande do Sul ab, wo die Viehzucht schon jetzt in ausgedehnterem Maße betrieben wird, so ist in allen anderen Provinzen, mögen sie der Kultur der Baumwolle, des Zuckers, des Tabaks oder der des Kaffees angehören, von Anfang an dieselbe Produktionsmethode angewandt worden. Alle Male ist der Urwald umgehauen und abgebrannt worden, um für die neuen Pflanzungen Raum zu schaffen. Dem Boden ist dann in langen Reihen von Jahren das entzogen worden, was er eben herzugeben im Stande war, und schließlich hat man ihn als nicht länger brauchbar verlassen, es der Zeit und den Umständen anheimgebend, die Folgen dieses Systems wieder gut zu machen.

Es mag diese Schilderung nicht für alle Agrikulturzweige unbedingt maßgebend sein Tabak und Zuckerrohr, welche in den Niederungen, wie solche sich ja zwischen dem Meeresufer und den dasselbe begleitenden Gebirgsketten und auch im Innern des Landes in mehr oder weniger ausgedehnten Flächen vorfinden, gedeihen vorzüglich Jahr aus, Jahr ein auf demselben Boden, ohne daß doch der Zeitpunkt herankäme, wo absolutes Verlassen und Brachliegen des Landes zur Nothwendigkeit wird; ein Anderes aber ist es mit der Kaffeekultur, und da diese gewissermaßen das Rückgrat der ganzen Brasilianischen Produktion bildet und sie das Herz des Reiches, die mittleren und Hauptprovinzen angeht, so dürfte ein Verweilen bei dieser Kultur auch richtig und maßgebend für das zu bildende Urtheil sein.

Es ist bekannt, daß der Kaffeebaum unter normalen Verhältnissen durchschnittlich nach 25jähriger Existenz das Maximum seiner Ertragskraft erreicht, daß man alsdann durch Abhauen seiner Stämme aus den Wurzeln einen neuen Baum mit etwaiger, wenn auch verminderter, doch 6- bis 10jähriger Ertragsfähigkeit erzielen kann; es hängt das natürlich vielfach von der Art des Bodens ab, kommt aber immerhin auf das Resultat hinaus, daß nach einer gewissen, etwa 30- bis 36jährigen Periode der hier gepflanzte Kaffeebaum für die

Produktion untauglich wird. Es ist das ohne Zweifel ein Resultat, nicht der Beschaffenheit des Kaffeebaums an und für sich, sondern der Art und Weise seiner Kultur in Brasilien.

Die durch den Baum dem Boden entzogene Kraft bleibt unersetzt, denn von einem System des Düngens, der Kraftrestitution ist nicht die Rede und auch nicht denkbar, da das große Bedingniß derselben, die Viehzucht, in den genannten Provinzen nicht existirt.

Auf einigen Plantagen wird die faulende fleischige Hülle der Kaffeebohnen als Dünger benutzt, aber es ist das selten und keineswegs genügend; Guano wird nirgends angewandt, und auch die Anwendung des Pfluges ist selten.

Es tritt auch noch der Umstand hinzu, daß in der Regel der Kaffee auf ansteigendem Terrain des vielfach welligen Bodens der genannten Provinzen gepflanzt wird, der nach Entfernung des schützenden Urwaldes sich durch die tropischen Regenströme sehr rasch des ursprünglichen, ins Thal geschwemmten Humus mehr und mehr beraubt sieht.

Nach einer gewissen Reihe von Jahren ist demnach der zur Kaffeepflanzung dienstbare Boden unbrauchbar geworden. Anstatt den so für und durch den Kaffee ausgesogenen Boden alsdann zu andern Produktionszwecken, wie Zuckerrohr, zu gebrauchen, ziehen die Pflanzer es vor, denselben brach liegen zu lassen und neues Terrain durch das barbarische Umhauen des Urwaldes zu gewinnen. Es geht daraus hervor, daß die Kaffeekultur, so lange ein so einseitiges und irrationelles Verfahren verfolgt wird, unter Brachlegung der bisher inne gehabten Terrains stets neuen Urwaldes bedarf, soll er die stetig entstehenden Lücken ausfüllen, geschweige denn sein bisheriges Feld ausdehnen.

Es unterliegt freilich keinem Zweifel, daß bisher genügendes Terrain zur Ergänzung des abgearbeiteten vorhanden gewesen, daß selbst eine konstante Ausdehnung der vom Kaffeebau eingenommenen Flächen stattgefunden hat, nichtsdestoweniger liegt die Frage nahe, ob denn ein solch mißliches Ackerbausystem ins Unendliche wird fortgesetzt werden können.

Die Kaffeekultur wurde in Brasilien zu Anfang des vorigen Jahrhunderts eingeführt, und fanden die ersten Pflanzungen am Amazonenstrome statt. Später, aber erst gegen das Ende desselben Jahrhunderts, ward die Pflanze nach Maranhão und von dort aus im Jahre 1770 nach Rio de Janeiro gebracht. Von Rio de Janeiro aus verbreitete sich die Pflanzung des Kaffees nach den Provinzen von Bahia, São Paula, Minas Geraes und Pernambuco, doch ohne zu einer besonderen Entwicklung zu gelangen. Erst mit Schluß des vorigen Jahrhunderts hatte sich der Verbrauch des Kaffees im Lande selbst derartig gesteigert, und gewährte das neue Produkt solche Vortheile, daß in manchen Gegenden die bisherige Kultur der Mandiokawurzel aufgegeben und gegen die Pflanzung des Kaffees vertauscht wurde.

Während jedoch die Pflanzungen zunächst in der Provinz Rio de Janeiro große Ausbreitung erfuhren und später auch die Provinzen São Paulo und Minas Geraes den Kaffee zu ihrem wichtigsten Erzeugnisse erhoben, ging es damit in den nördlichen Provinzen viel langsamer, ja manche gingen in der Produktion so weit zurück, daß sie, was Exportation betrifft, kaum noch mitzählen.

So ist Pernambuco, so ist Pará mehr oder weniger aus den Kaffee produzirenden Provinzen ausgeschieden, Bahia und Ceará haben es hinsichtlich der Kaffeekultur niemals zu einer sonderlichen Wichtigkeit gebracht, und nur Espirito Santo, welche Provinz jedoch ihren Ertrag über Rio de Janeiro abführt, scheint jetzt in wachsender Weise jener Kultur obzuliegen.

Immerhin sind es also die Centralprovinzen des Reiches, welche unter Aufgabe früherer Produkte, und dazu gehörte namentlich, ja fast ausschließlich der Zucker, sich dem Bau des neuen Produktes hingaben.

Die Tabelle Nr. IV. giebt über das oben Gesagte mancherlei Aufschluß, da in derselben jedoch Kalenderjahre mit Erntejahren (letztere dauern von Juni zu Juni) vermischt sind, so ist der Vergleich dieser Tabelle mit jener, welche die allgemeine Ausfuhr Brasiliens unter Nr. 2 zeigt, nicht immer zutreffend, auch zeigen sich namhafte Lakunen und Differenzen, die sich nur durch Unachtsamkeit der Statistiker erklären lassen. Immerhin dienen die aufgeführten Daten als Erläuterung der Betrachtungen.

Ums Jahr 1770 wurden in der Stadt Rio de Janeiro, im Garten des Klosters Italienischer Barfüßlermönche, die ersten beiden Kaffeestauden gepflanzt; sie wuchsen und gediehen, und aus ihren Ablegern erwuchs die großartige Kultur, welche nunmehr Berge und Thäler der Brasilianischen Centralprovinzen bedeckt. In den ersten Zeiten mögen die Kaffeestauden oder Bäume mehr der Zierde halber als wegen ihrer Nützlichkeit in den Gärten der Bewohner der Hauptstadt Aufnahme gefunden haben; erst später und allmälig sind neben den bis dahin vorwiegenden Zuckerrohrpflanzungen Kaffeepflanzungen in größerem Maße unternommen worden und zwar zunächst für den einheimischen Konsum des Produkts berechnet.

Vermuthlich befanden sich die ersten Kaffeekulturstätten unweit der Hauptstadt, in der Ebene, welche die Bai von Rio de Janeiro umgiebt, wo sie bereits bebaute Ländereien vorfanden; so ist davon die Rede, daß beim Oertchen São Gonçalo, ein paar Stunden von der Provinzial-Hauptstadt, unfern des linken Ufers der genannten Bai, die ersten bedeutenderen Pflanzungen angelegt wurden.

Aber die Räumlichkeiten der Ebene mögen alsbald ungenügend gewesen sein, und ebenso mag es sich gezeigt haben, daß der Boden der schönen bewaldeten benachbarten Höhen dem Bau des neuen Produktes viel günstiger sei. Nun fing man an, die Serras zu ersteigen und sie zu überschreiten, die Serra da Tijuca, der Distrikt von Jacarépaguá einerseits, die Serra da Boa Vista oder Morro queimado (Nova Friburgo) andererseits dürften die ersten Punkte gewesen sein, wo die Pflanzungen auf den Bergen in größerem Maßstabe begannen.

Um diese Zeit erlangte Brasilien seine Unabhängigkeit, und der Entwickelung des Landes wurde damit ein stärkerer Impuls gegeben; überall entstanden agrikultorische Unternehmungen. Zugleich begannen die nach dem undankbaren Boden der Serra dos queimados gelangten Schweizerischen und Deutschen Kolonisten, dieselbe zu verlassen und sich an Ländern, sowohl in der Ebene als auf anderen Serras anzusiedeln, überall die Kaffeekultur einführend und entwickelnd.

Fast alle Ländereien und zwar meistens in großen Ausdehnungen hatten bereits ihre Besitzer, sie waren größtentheils mit Urwald bedeckt, und um sie dienstbar zu machen, mußte der barbarische Prozeß angewandt werden, dessen schon weiter oben erwähnt ist. Daß derselbe nicht mit einem gelinderen Ausdruck bezeichnet werden kann, ist wohl wahr, ob aber ein anderer Prozeß, und selbst heute noch, im Bereiche der Möglichkeit liegt, ist die Frage.

Ueberall entstanden Pflanzungen und überall unterlag der Urwald. Apparecida, Sapucaia, Mar de Hespanha, Entrerios, Parahybuna, Parahyba do Sul, Paty do Alferes, Valença, Vassouras, Barra do Pirahy, Barra Mansa, Rezende, Bananal und andere Plätze in der Provinz São Paulo wurden zu wichtigen Kaffeecentren, die in stets größeren Massen ihre Produkte nach der Reichshauptstadt abführten.

Aber der Entwickelung der Kaffeekultur standen gewaltige Schwierigkeiten entgegen, denn es mangelte an guten Landstraßen; von Eisen-

bahnen war gar keine Rede, und der Versand des Produktes geschah fast ausschließlich mittelst langer Züge von Maulthieren, von denen jedes immer nur 8 Arrobas oder 256 Pfund zu tragen im Stande war. Erst im Jahre 1854 wurde die erste Brasilianische Eisenbahn, nämlich jene, welche von einem jämmerlich kleinen Hafenplatz der Bai von Rio de Janeiro, Mauá genannt, nach dem Fuße der Serra von Petropolis führt, fertig, und erst 1864 überstieg die Dom Pedro II.-Bahn die Serra do Mar in Barra de Pirahy anlangend, damit das Kaffeeland erreichend. Im Jahre 1864 aber betrug die Ausfuhr von Rio de Janeiro bereits 2 000 000 Sack oder 10 000 000 Arrobas; es ist leicht begreiflich, wie mühselig der Transport dieser Massen vor sich ging und wie schwer es deshalb sein mußte, der Kultur besondere Entwicklung zu verleihen.

Mit der Verlängerung der bestehenden Eisenbahnen, namentlich jener Dom Pedro II. genannten, die von Rio de Janeiro bis nach Barra de Pirahy, am Zusammenflusse des Pirahy und Parahyba führt und von dort aus letzteren Fluß abwärts bis Porto Novo do Cunha und aufwärts bis zum Anschluß an die Eisenbahn der Provinz São Paulo begleitet; mit ihrer Abzweigung in die Provinz Minas Geraes bis São João del Rey einerseits, Carandahy andererseits; mit der Erbauung neuer Bahnen, welche die Bai von Rio de Janeiro mit Neu-Freiburg, Cantagallo und dem Hinterlande, ferner den Hafen von Macahé in der Provinz Rio de Janeiro mit der Grenze von Espirito Santo verbinden, endlich mit der Schaffung des Eisenbahnnetzes in São Paulo ist das aber anders geworden und neue weite Strecken sind für den Kaffeebau aufgethan.

Die Erschaffung der Bahnen war in gewissem Grade weniger als eine Verbesserung denn als ein unumgängliches Erforderniß zur Verhütung des Niedergangs der Agrikultur anzusehen. Nimmt man an, daß nach etwa 30 bis 36 Jahren der zum Kaffeebau benutzte Boden, für den Kaffee wenigstens, durchaus unbrauchbar wird, so muß man zugeben, daß die im Jahre 1820 begonnenen Pflanzungen spätestens im Jahre 1856 ertraglos sein mußten und daß mit jener Zeit sich außer dem Triebe zur natürlichen Ausdehnung der Produktionsflächen auch noch das Bedürfniß des Ersatzes ausgesogenen Territoriums fühlbar zu machen begann.

Nun war es unter solchen Verhältnissen klar, daß, nachdem Anfangs und sehr natürlicher Weise mit den leichtest erreichbaren Ländereien der Anfang gemacht, später weniger günstig situirte Strecken in Bau genommen wurden und daß damit die Transportschwierigkeiten und Unkosten sich steigern mußten. Die schon hohen Spesen eines Verkehrs auf Wegen, die kaum den Namen Landstraßen verdienten, und mittelst langsamer und schwächlicher Maulthiere durch längere Reisestrecken durften aber unmöglich noch weiter gesteigert werden, sollte nicht das Resultat der Produktion illusorisch und so der Kaffeekultur überhaupt ein Halt geboten werden. Die Einführung und Ausdehnung der Eisenbahnen war hinsichtlich des Transports das einzige Mittel, an Zeit und deshalb an Kosten Ersparung herbeizubringen und somit die Fortdauer der Kaffeekultur möglich zu machen.

Dem Ausbreiten des Eisenbahnnetzes in den drei Centralprovinzen Brasiliens ist denn auch ohne Zweifel die außerordentliche Ausdehnung beizumessen, welche die Flächen des Kaffeebaues erfahren haben, ohne ein solches wäre das weitere Vordringen ins Innere, wie fruchtbare Ländereien daselbst auch vorhanden sein mochten, nutzlos gewesen, denn der Ertrag hätte die Kosten nicht mehr gedeckt.

Die Santos-São Paulo-Jundiahy-Bahn wurde im Jahr 1867 fertig und damit weitere Zonen eröffnet, so jene von Jundiahy nach Campinas, welche auch Abzweigungen nach Casa Branca, Porto Ferreira, nach São Carlos do Pinhal, ferner Piracicaba, alles fruchtbare Kaffeedistrikte, besitzt.

Zur selben Zeit war auch die Seitenbahn fertig geworden, welche, den oberen Parahyba-Fluß aufsuchend, diesen abwärts begleitend, die Stadt São Paulo mit der letzten Station der Dom Pedro II. Bahn am selben Flusse, nämlich Cachoeira, und somit auch mit der Reichshauptstadt verbindet; auch dadurch waren für ausgedehnte Strecken südlich der Serra de Mantiqueira ungleich günstigere Produktionsverhältnisse hergestellt worden.

Diese Zone gehört der Provinz São Paulo an, sie bildet den nordöstlichsten Theil der Provinz, die allerdings alle Zeit der Hauptstadt Rio de Janeiro tributär gewesen ist und wohl noch lange Zeit sein dürfte.

Hierbei ist noch zu bemerken, daß die Einführung von Eisenbahnen in São Paulo nicht etwa dort die Kaffeekultur überhaupt provozirte. Seit dem Jahre 1840 war dieselbe schon auf den Pflanzungen des Senators Bergueiro, in der Nähe von Rio Claro eingeführt worden; früher schon wurde sie in der Umgegend von Campinas betrieben. Die Eisenbahn hat auch dort nur eine größere Entwicklung hervorgebracht; allerdings ist nicht zu verkennen, daß die Bodenverhältnisse von São Paulo durchschnittlich günstiger sind, als jene von Rio de Janeiro und Minas Geraes.

Auf anderer Seite hat die Bahn von Leopoldina, welche am unteren Parahyba von der Dom Pedro II. Bahnstation Porto Novo do Cunha bis Leopoldina und bis Ubá führt, bereits Großes geleistet und die nächsten Ländereien der Kultur geöffnet.

Die Eisenbahnbauten nahmen nun in den Centralprovinzen ihren stetigen Fortgang; nicht überall werden sie für den Kaffeebau günstigen Boden finden, aber namentlich in der Provinz São Paulo und in den Distrikten, wo die Provinzen Minas Geraes, Espirito Santo und Rio de Janeiro sich vereinigen, dürften noch weite und fruchtbarste Strecken getroffen werden.

Schwerlich ist nach dem Gesagten zunächst ein Mangel an nutzbarem Lande so bald zu gewärtigen, sei es für Ausdehnung des jetzigen Kulturgebietes, sei es für Ersetzung des jährlich und in weiterem Maße unbrauchbar werdenden ausgesogenen Landes.

Solche Ländereien finden sich bereits in stärkerem Maße in der Provinz Rio de Janeiro vor, die ja die erste der drei Centralprovinzen war, welche die Kaffeekultur in größerem Maßstabe begann.

Auf den Höhen in unmittelbarer Nähe der Hauptstadt, auf der Tijuca Serra, im Thale von Jacarepaguá, waren ansehnliche Pflanzungen; diese sind zum Theil schon seit länger denn 20 Jahren verschwunden, und findet man heute nur in neu aufgewucherten Wäldern hier und da noch ein paar verkrüppelte oder verdorrte Ueberbleibsel früherer reichlicher Kaffeekultur.

Ein Gleiches trifft man in der Umgegend von Neu-Freiburg, zum Theil auch auf der Straße von Petropolis nach Entrerios und weiter nach Juiz de Fora; ferner in der früher so reichen Kaffeegegend von Vassouras, Valença und Rezende. Es ist damit nicht gesagt, daß dort überhaupt keine Pflanzungen mehr seien, aber es sind der ausgesogenen Länderstriche bereits sehr viele vorhanden und sie machen einen keineswegs angenehmen Eindruck, denn sie erinnern gar zu sehr an die Sorglosigkeit des Menschen, der dort gehaust hat. Alle diese brachliegenden Ländereien, denen ihre Kraft wieder zu verleihen, kein Schritt gethan wurde und wird, bedecken sich allmälig mit Gesträuch und niedrigem Wald, die aber wohl kaum in Jahrhunderten den fortgeschwemmten Humus zu ersetzen im Stande sein werden.

Es frägt sich nun, ob mit der Entwicklung des Eisenbahnsystems das letzte Wort gesprochen und ob eine Grenze vorhanden ist, an der auch die Vortheile dieses Systems den Schwierigkeiten, welche das, wenigstens unter gegenwärtigen Verhältnissen, nothwendige Vordringen der Kaffeekultur in das ferne Innere mit sich bringt, nicht ferner gewachsen sind.

Zur Erläuterung dieser Frage sind ausführliche Berechnungen aufgestellt, in welchen für eine Reihe der wichtigsten Kaffeebaudistrikte die Transportkosten bis Rio mit den dortigen Verkaufspreisen verglichen sind.

Die notirten Preise schwanken zwischen 3000 bis 4333 Réis für 10 Kilogramm; diese Verschiedenheiten sind natürlich auf den Unterschied in der Qualität der Waare begründet, denn diese wieder findet ihre Ursache nicht allein in der Behandlung des Produktes, sei es mit primitiven oder mit modernen und verbesserten Maschinen, sondern in großem Maße auch in der Beschaffenheit und Lage des Bodens, auf welchem der Kaffeebaum wächst.

Danach ergiebt sich, daß für 10 Kilogramm die Transportspesen, Kommission ꝛc. betragen:

	Réis.		Réis.
von São Paulo de Muriahé....	1265,	der Durchschnittserlös	3000,
„ São João Nepomucena	1011,	„ „	3700,
„ Juiz de Fora.....	807,	„ „	3970,
„ Nordöstlicher Theil der Provinz Rio de Janeiro.....	1166,	„ „	2533,
„ São Antonio de Padua ...	792,	„ „	3000,
„ einem andern Theile dieses Distrikts.....	1048,	„ „	3000,
„ Cantagallo	1183,	„ „	3550,
vom südlichen Espirito Santo....	553,	„ „	2450.

Vergleicht man damit ferner das Resultat sehr eingehender und sorgfältiger Berechnungen, welche über die Rentabilität einer Reihe bestimmter einzelner Pflanzungen in den verschiedenen Distrikten aufgestellt sind, und nach denen die reine Kapitalrente je nach den mehr oder weniger günstigen Verhältnissen von 1,88 pCt. bis 11,92 pCt. schwankt, so kann man sich wohl der Ueberzeugung nicht entschlagen, daß es mit der Kaffeeproduktion noch durchaus nicht verzweifelt aussieht und daß, abgesehen von einigen wenigen Distrikten, wie etwa der südliche Theil von Espirito Santo, der nordöstliche Theil von Rio de Janeiro und die Gegend von São Paulo de Muriahé, wo eben größere Entfernungen und primitive Zustände obwalten, ein Verfall noch nicht in Aussicht steht.

In fast allen Fällen ist außer den Unterhaltungskosten, dem Amortisationsfonds und den regulären Ausgaben für den Eigenthümer auch noch eine wenn auch mäßige Zinse das Endresultat, in einigen Fällen sogar ist diese Zinse durchaus nicht unbeträchtlich. Und dabei ist nicht zu übersehen, daß die Einführung von Verbesserungen, Ersparungen, eine weise Theilung der Arbeit, daß die Anwendung rationellen Systems noch unendlich viel zu leisten im Stande ist. Ohne allen Zweifel könnte, ohne der Kaffeeproduktion Abbruch zu thun, auf allen Pflanzungen auch die Erzeugung anderer Produkte, zum Beispiel von Lebensmitteln, stattfinden, also manche Einnahmequelle ansehnlich vermehrt werden.

Wenn das bislang nicht geschehen, so hat das wohl an den bisherigen Verhältnissen gelegen. Bislang war auch von Sparsamkeit nicht oder doch wenig die Rede, und die kleinen, für die Bedürfnisse der Familie des Pflanzers ausgesetzten Posten wurden in den meisten Fällen weit und breit überschritten. Daraus entstanden Schulden, Zahlung hoher Zinsen, Verarmung und die Befürchtung, die Agrikultur sei dem Untergang nahe.

Wir haben gesehen, daß der Landbau nicht im Untergange begriffen, daß er vielmehr noch bedeutender Entwicklung fähig ist. Damit ist freilich nicht gesagt, daß nicht dunkle Punkte am Horizonte erkennbar wären. Denn wenn auch die Amortisation der Sklaven auf 10 Jahre angesetzt und berechnet worden, so frägt es sich doch, was dann geschehen soll, wenn das Aufhören der Sklaverei mit den 10 Jahren coincidirt oder gar früher eintreten sollte, ohne daß für eine Substitution der Arbeitskraft gesorgt wäre? Allerdings würden die aufgestellten Berechnungen und ihr günstiges Resultat dann wenig gegen die eintretende Katastrophe verschlagen.

Ebenso wenig rechtfertigen die heute noch mehr oder weniger günstigen Verhältnisse die Fortdauer des Raubbausystems, das ja, heute noch ohne sonderlich drückende Folgen, doch schließlich zu tiefem Ruin führen muß.

Nachdem die Fragen über die Erzeugnisse des Landes, welche in ihrem relativen Werthe im Abnehmen und Zunehmen begriffen sind, und über die Umstände und Art ihrer Erzeugung erledigt worden, ist es nun erforderlich, die dritte, nämlich jene der „Arbeit", zu behandeln.

Sie ist ohne Zweifel die ernsteste und nimmt mit Recht in dringender Weise das sorgende Denken Brasilianischer Staatsmänner in Anspruch. Trotz der allgemeinen Aufmerksamkeit aber, welche ihr zugewandt wird, ist ihre Lösung schwierig, und schon aus dem Grunde, weil auch über sie verhältnißmäßig das ungenügendste Material vorhanden ist.

Die Arbeitsfrage in Brasilien deckt sich bis auf den heutigen Tag mehr oder weniger mit der Sklavenfrage, und der Wunsch, diese zu beleuchten und über sie alle Daten zu sammeln, welche zu einem begründeten Urtheil führen könnten, hat nur zu häufig im Uebelwollen der hauptsächlich aus Pflanzern bestehenden Sklavenbesitzer, welche im Census alle Male den ersten Schritt zur Einführung von Kopfsteuern oder anderen Abgaben erblickten, ein fast unübersteigliches Hinderniß angetroffen. Eine zuverlässige Statistik über die Arbeiter- oder Sklavenbevölkerung des Reiches existirt nicht, und die verschiedentlichen offiziellen Tabellen geben ein keineswegs klares oder brauchbares Bild.

Es liegt nicht in der Absicht, die Geschichte der Sklaverei in Brasilien zu schreiben, und genüge, anzuführen, daß mit dem Jahre 1851 die Einfuhr von Negersklaven ihr definitives Ende erreichte und daß damit Brasilien, was die Ergänzung seiner Arbeitskraft betrifft, auf sich selbst und auf die etwa freiwillig entstehende Einwanderung angewiesen war.

Die Zufuhr von Negersklaven aus Afrika in Brasilien hatte nach allgemeiner Annahme im Jahre 1850 die außerordentliche Zahl von 50- bis 60 000 erreicht, und wenn auch in den vorhergehenden Jahren die Einfuhr geringer gewesen, so war sie doch immerhin eine große und vornehmlich dauernde. Ein bedeutendes Item aber bildet immerhin die jährliche Vermehrung einer Gesammtbevölkerung von ungefähr 10 000 000 Einwohnern um 50 000 Individuen oder ½ pCt.

Diese Zunahme, welche durchschnittlich nicht etwa in heranzubildenden, sondern aus bereits arbeitsfähigen Elementen bestand, mußte begreiflicher Weise auf die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes einen namhaften Einfluß geübt haben, der um so kräftiger war, als eine andere als die Sklavenarbeit überhaupt kaum in Betracht kam. Abgesehen von der selbst in den Städten noch in den Windeln liegenden Handwerksindustrie und dem daselbst betriebenen Handel, war der Ackerbau der Alles umfassende Industriezweig, und dort schaffte und wirkte ja nur die Sklavenarbeit.

Mit dem gänzlichen Aufhören der Sklavenzufuhr mußte demnach ein allmäliger Umschwung in den Arbeitsverhältnissen des Landes eintreten. Dabei kam in Betracht, daß die einmal vorhandene Sklavenbevölkerung sich nur in schwachem Maße vermehren konnte, einmal da die Sklaveneinfuhr in großer Mehrzahl aus dem männlichen Geschlechte rekrutirt worden und weil ferner das für die Vermehrung der Bevölkerung erforderliche Institut der Familie den Sklaven alle Zeit unzugänglich geblieben war.

Daß mit dem Jahre 1851 demnach eine graduelle Verminderung der Sklaven hat eintreten müssen, ist schwerlich zu bestreiten, selbst wenn man annimmt, daß nach Aufhören der Einfuhr in Folge des höheren Preises solcher Arbeiter denselben eine rationellere Behandlung ward und damit eine verminderte Sterblichkeit eintrat.

Welches die Zahl der in Brasilien vorhandenen Sklaven ums Jahr 1851 gewesen sein mag, ist nicht zu eruiren, da statistische Daten in dieser Hinsicht nicht existiren. Und beim Mangel genauen Materials bietet die Phantasie so viele außerordentlich hohe Zahlen, daß man wohl thut, von jeder Annahme zu abstrahiren und sich lediglich an das zu halten, was offiziell aufgestellt wird, mögen auch diese Daten noch ungenügend und ungenau genug sein.

Aus den Berichten der Generaldirektion der Statistik über den ersten in Brasilien im Jahre 1872 vorgenommenen Census ergeben die Ziffern der nachstehenden Tabelle:

Census des Jahres 1872 der Bevölkerung von Brasilien.

Provinz.	Freie.	Sklaven.	Total.	Zahl der Sklaven laut Matrikel von 1876.	Zahl der Sklaven nach Angabe des Agrikultur-Ministers laut Matrikel vom Dezbr. 1878.
Amazonas	56 631	979	57 610	1 158	994
Pará	247 779	27 458	275 237	28 488	28 716
Maranhão	284 101	74 939	359 040	65 482	63 469
Pianhy	178 427	23 795	202 222	22 491	21 112
Ceará	689 773	31 913	721 686	?	33 409
Rio Grande do Norte	220 959	13 020	233 979	11 727	10 282
Parahyba	354 700	21 526	376 226	?	26 033
Pernambuco	752 511	89 028	841 539	85 226	91 992
Alagoas	312 268	35 741	348 009	30 253	30 317
Sergipe	153 620	22 623	176 243	26 514	26 514
Bahia	1 211 792	167 824	1 379 616	116 108	165 403
Espirito Santo	59 478	22 659	82 137	20 806	21 216
Municipium Neutrum	226 033	48 939	274 972	?	43 409
Rio de Janeiro	490 087	292 637	782 724	286 886	279 326
São Paulo	680 742	156 612	837 354	168 950	168 950
Paraná	116 162	10 560	126 722	10 088	10 088
Santa Catharina	144 818	14 984	159 802	13 469	12 829
Rio Grande do Sul	367 022	67 791	434 813	81 169	81 169
Minas Geraes	1 669 276	370 459	2 039 735	289 919	289 919
Goyaz	149 743	10 652	160 395	6 963	6 963
Matto Grosso	53 750	6 667	60 417	7 051	7 051
Total	8 419 672	1 510 806	9 930 478	1 272 744	1 419 168
Es kommen hierzu 29 Kirchspiele, welche im Census nicht aufgenommen mit ungefähr	153 957	27 626	181 583		
Total	8 573 629	1 538 432	10 112 061		

Es ist evident, daß die obigen Tabellen eine sichere Unterlage nicht bilden, denn wenn die statistische Generaldirektion für Kirchspiele, über welche ihr Daten nicht zugegangen sind, darauf sich stützt, daß im Reiche auf jeden Wähler durchschnittlich 100 Einwohner kommen und Angesichts der vorhandenen Wählerzahl zum Parlament in den fraglichen Distrikten somit jene Einwohnerzahl existiren müsse, so ist das eben Willkür.

Das angeführte Resultat, nämlich 29 Kirchspiele mit 153 957 Freien und 27 626 Sklaven, im Ganzen 181 583 Einwohner, ist deshalb nicht mit besonderem Vertrauen aufzunehmen. Es ist ebenso wenig anzunehmen, daß auch die übrigen Zahlen der Wirklichkeit entsprechen, zumal sie durch ein unerfahrenes und wenig williges Personal gefunden wurden.

Selbst in der Rubrik für das Jahr 1876 sind wichtige Provinzen, nämlich Ceará, Parahyba und ferner das neutrale Reichshauptstadtgebiet ganz fortgelassen. Wenn also im Jahre 1876 es nicht möglich war, das gehörige Material zu sammeln, und zwar, wie die Generaldirektion klagt, trotz wiederholter Reklamationen, so kann man nicht annehmen, daß 4 Jahre vorher die Dinge besser gegangen seien.

Die für 1876 aufgestellten Daten der angeführten 18 Provinzen ergeben 1 272 744 Sklaven gegen 1 408 428 derselben Provinzen für 1872, also eine Verminderung von 136 284, was eine Verminderung von 9,68 pCt. in 4 Jahren oder 2,42 pCt. pro Jahr ergeben würde.

Rechnet man, daß im Jahre 1872 die Provinzen Ceará, Parahyba und das Hauptstadtsgebiet 102 378 Sklaven zählten und daß daselbst eine gleiche Abnahme von 9,68 pCt. in 4 Jahren stattgefunden, so würden sich für dieselben 1876 92 468 ergeben und sich die Gesammt-Sklavenzahl des Reiches in dem oben genannten Jahre auf 1 365 212 ergeben.

Es ist aber anzunehmen, daß in der Provinz Ceará die Abnahme ein viel stärkeres Maß erreicht haben wird, da die Jahre 1877, 1878, 1879 dieselbe durch Hungersnoth heimsuchten, eine Versendung oder Verkauf der Sklaven nach südlichen Provinzen deshalb große

Proportionen annahm. Das Verschwinden von Sklaven aus den Städten und namentlich aus der Reichshauptstadt, wo eben ein Substitut für dieses Arbeitselement relativ leichter zu beschaffen, ist gleichfalls konstatirt worden.

Die Annahme von 92 468 Sklaven im Jahre 1876 für Ceará, Parahyba und das Hauptstadtgebiet dürfte demnach wohl auch zu hoch gegriffen sein.

Wie das Verhältniß gegenwärtig sein mag, ist mit keinerlei Genauigkeit anzugeben und herrschen darüber die weitest auseinandergehenden Ansichten; nimmt man jedoch an, daß in den letzten 5 Jahren, also seit 1876 bis 1881, auch nur eine relativ gleiche Verminderung, demnach nur von 12,11 pCt. eingetreten ist, so müßten sich die Sklaven nunmehr auf 1 195 885 vermindert haben, was seit 1872 eine Gesammt-Abnahme von 338 547 konstituiren würde.

Aller Wahrscheinlichkeit nach ist diese Zahl der Wirklichkeit nicht entsprechend und ist die Abnahme in der That auch hier eine größere. Dazu führt nämlich die Erwägung, daß mit dem wachsenden Alter der vorhandenen Sklaven auch die Proportion der Sterblichkeit zunehmen möchte.

Im Berichte des Agrikulturministers an die Kammern vom verflossenen Jahre ist eine Tabelle der Sklavenbevölkerung des Reiches enthalten, welche die Ziffer 1 419 168 erreicht. Obgleich 1880 publizirt, ist sie doch aus Daten ganz verschiedener Jahre, nämlich von 1875, 1876 und 1880, komponirt und giebt ihre Lückenhaftigkeit selbst zu. Also auch sie kann als maßgebendes Material nicht dienen. Das vielfach angeführte Gesetz von 1871 hatte zu seiner eigenen besseren und geregelten Ausführung gewisse Bestimmungen getroffen, denen gemäß der Besitzer seine Sklaven bei den kompetenten Behörden zu matrikuliren hat, und hatte dafür einen Termin festgesetzt, nach dessen Ablauf die Nichtmatrikulirung die Freiheit des Sklaven mit sich bringt.

Wie saumselig und lässig mit der Führung der Matrikel verfahren wird, geht aus der oben erwähnten Tabelle hervor, welche ja für manche Provinzen kaum 1875 erreicht.

Seit dem Jahre 1872 bis Mitte dieses Jahres hatten 58 000 Befreiungen stattgefunden, und darunter waren 9122 durch die Regierung für Rechnung des im Budget des Staates vorgesehenen Emanzipationsfonds geschehen. Somit haben jährlich etwa 6440 Emanzipationen stattgefunden, eine keineswegs erhebliche Zahl. Da dem Emanzipationsfonds jedoch durch das letzte Budget größere Summen zugewandt wurden, so ist anzunehmen, daß auch auf diesem Wege eine ansehnlichere Zahl von Befreiungen sich ergeben werde.

Der ministerielle Bericht von 1880 führt allerdings im Ganzen nur 39 677 Befreiungen auf, doch reichen dessen Daten zum Theil nur bis zum Jahre 1876.

Ist nach dem Gesagten die totale Verminderung der Sklaven von 1872 bis 1881, also in 9 Jahren, etwa 338 547 gewesen und haben hierzu 58 000 Emanzipationen beigetragen, so muß die Sterblichkeit die Höhe von 280 547 erreicht haben, was auf die Zahl von 1872 ungefähr 18,24 pCt. oder jährlich 2,03 pCt. ausmachen würde; eine keineswegs außerordentliche Sterblichkeit, wenn man die Lebensverhältnisse und die nunmehr unterbrochene Ergänzung der Sklavenbevölkerung in Betracht zieht.

Wie schon gesagt, alle diese Daten beruhen auf wenig zuverlässigen Annahmen, denn ein wiederholt vorgenommener Census liegt nicht vor. Deshalb herrschen denn auch die verschiedensten Meinungen und Angaben. Das hier erscheinende, sonst stets gut unterrichtete Jornal do Commercio meint, die Abnahme der Sklavenbevölkerung betrage jährlich 5 pCt. und demnach berechnet es, dieselbe für das Jahr 1872 auf 1 600 000 angebend, auf 1 370 000 Seelen, was offenbar nach seinen eigenen Prämissen zu hoch gegriffen wäre.

Es zeigt dies, wie arge Widersprüche sich in der Sklavenfrage ergeben und wie schwer es deshalb ist, zu einem begründeten Urtheil zu gelangen.

Es ist ganz notorisch, daß der Zufluß von Sklaven aus den nördlichen Provinzen nach dem Centrum in den verwichenen Jahren bis 1880 ein großer und zunehmender gewesen ist. Nicht allein küstenweise fand diese Aus- bezw. Einwanderung statt, sondern auch durch das Innere des Landes selbst, den São Francisco-Fluß aufwärts, bewegten sich Karawanen solcher Menschenwaare, um im nördlichen Minas Geraes und selbst in den Provinzen Rio de Janeiro und São Paulo Absatz zu finden. Diese Dislokation nahm schließlich bedeutendere Proportionen an und ließ die Befürchtung zur Geltung gelangen, es möchte sich das immerhin nicht ungefährliche Sklavenelement übermäßig in den Centralprovinzen konzentriren, ein Resultat, das selbst im politischen Sinne nicht ohne Besorgniß war.

Im Laufe des vorigen und des heurigen Jahres wurden darum von den Provinzen Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Geraes und Espirito Santo Gesetze erlassen, wonach auf jeden in den betreffenden Provinzen eingeführten Sklaven Abgaben in der Höhe von 1 400 000 Réis und selbst 2 000 000 Réis oder 2800 Mark bis 4000 Mark zu erlegen waren. Diese Abgabe kam dem Einfuhrverbote gleich und hat denn auch den Nachschub vom Norden gänzlich aufhören lassen. Es sind die Centralprovinzen nunmehr auf ihre eigenen Arbeitsquellen angewiesen.

Um zu zeigen, welchen großen Einfluß die Zuzüge von Sklaven aus den nördlichen Provinzen auf den Sklavenbestand in den Centralprovinzen gehabt, der nach dem Gesetze vom 28. September 1871 eine starke Verminderung hätte erfahren müssen, statt dessen aber eine Vermehrung nachwies, mögen aus dem wichtigen Ackerbau-Munizipium von Neu-Freiburg, in der Provinz Rio de Janeiro, nachstehende Daten angeführt werden. Es waren bis zum 30. September 1873 bei den Behörden 2 647
männliche und 1 929
weibliche Sklaven, im Ganzen 4 576
eingeschrieben worden. Da das Munizipium Neu-Freiburg unweit der Hauptstadt gelegen und der besseren Kontrole der Regierung ausgesetzt ist, so kann man die Zahlen als der Wirklichkeit nahekommend betrachten.

Es wurden bis zum 30. Juni 1881 als Zuzug von anderen Gegenden, d. h. im großen Ganzen von anderen

Provinzen	1 211	
männliche und	1 096	
weibliche Sklaven, im Ganzen		2 308
hinzugefügt.		6 884
Hiervon jedoch abgeschrieben	488	
männliche und	329	
weibliche Sklaven als gestorben, zusammen	817	
ferner	525	
männliche und	416	
weibliche Sklaven, zusammen	941	
als aus dem Munizipium verzogen;		
endlich	81	
männliche und	88	
weibliche, zusammen	169	
als befreite Sklaven, im Ganzen		1 927
wonach am 30. Januar 1881 sich im betreffenden Distrikte im Ganzen		4 957

Sklaven oder 381 mehr als am 23. September 1873 befanden.

Und wie sich solch Verhältniß in Neu-Freiburg ergab, dürfte sich ein gleiches in sehr vielen anderen Distrikten der Mittelprovinzen ergeben haben.

Wenn sich nach dem Gesagten annehmen läßt, daß bei einer nicht außerordentlichen allgemeinen Abnahme des Sklavenelements in Brasilien dasselbe in den Mittelprovinzen dem gegenüber zum wenigsten keinen sonderlichen Rückgang erfahren, so dürfte doch feststehen, daß mit dem laufenden Jahre in Folge der Unterbrechung der Zufuhren sich das Blatt wenden werde.

Es ist nun wohl in Betracht zu ziehen, daß das Gesetz über die freie Geburt vom 28. September 1871 auf die Arbeitskraft des Landes nicht einen augenblicklichen Einfluß üben konnte, denn es befreite nicht etwa arbeitsfähige Individuen, sondern die kommende Generation, die geboren werdenden Kinder von Sklaven, welche höchstens nach Ablauf von 14 Jahren zur Arbeit herangezogen werden konnten; ja es überließ diese gar bis zum 21. Lebensjahre, bis zur Mündigkeit, der Obhut, dem Nießbrauch der Besitzer ihrer Eltern.

Noch nach Einführung des genannten Gesetzes traten in die arbeitsfähigen Reihen der Sklaven stets neue Kräfte ein, denn es reiften allmälig jene Sklavenkinder heran, die zwischen 1857 und 1871 geboren, also vom Gesetze nicht betroffen worden.

Erst mit dem Jahre 1885 frühestens könnten sich die positiven Resultate des genannten Emanzipationsgesetzes zeigen und zwar in der Beantwortung der Frage, ob die ins arbeitsfähige Alter herangewachsene Generation das frühere Quantum Arbeit der Sklavenvorfahren liefern werde.

Es sind darüber die Meinungen getheilt, aber im Allgemeinen nimmt man an, daß die Arbeitslieferung seitens der neuen freien Generation großen Abbruch zeigen werde, wenn auch sich manche radikale Befürchtungen als ungerechtfertigt erweisen sollten.

Die Zahl der nach dem Gesetze vom 28. September 1871 geborenen freien Kinder von Sklaveneltern ist mit Sicherheit nicht zu eruiren; die gegenwärtig existirenden Kinder werden auf 250 000 geschätzt, was der Wahrheit entsprechen dürfte, da die Regierungslisten, welche theils bis 1875 und 1876, theils bis 1878 reichen, darin 218 418 aufführen.

Unter diesen Freigeborenen scheint übrigens eine nicht unbedeutende Sterblichkeit zu herrschen, denn nach der von der Regierung publizirten Tabelle betrug die Zahl der Matrikel 278 519
geborene Kinder, und die Existenz wie oben angegeben ... 218 418

was eine Sterblichkeit von 60 101
oder 4,32 pCt. pro Jahr ausmacht.

Eine mir über das Munizipium Neu-Freiburg vorliegende Tabelle giebt die bis zum 30. Juni 1881 eingeschriebenen freien
Kinder von Sklaven als 958
männlichen und 923

weiblichen Geschlechtes an, im Ganzen 1 881
wovon gestorben seien männlichen Geschlechts 348
und weiblichen Geschlechts 325

673

und somit eine Existenz von 1 208
solcher Kinder bestehe.

Die Sterblichkeit seit dem 28. September 1871 hatte demnach 4,09 pCt. pro Jahr erreicht, was nicht sonderlich von dem allgemeinen Resultat abweicht.

Unterwirft man nun das, was bisher über die Arbeitsfrage vorgetragen, einer genauen Betrachtung, so kommt man wohl zu dem Resultat, daß, was auch die Zukunft bringen mag, wenigstens bis jetzt keine so großartige Abnahme der arbeitenden Klasse, der Sklaven, stattgefunden, um eine Krisis als imminent zu erweisen, und daß diese Abnahme auch nicht den Hauptfaktor der außerordentlichen Werthzunahme der Sklaven bilden kann. Seit 1850 hat sich dieser Werth mehr denn verdoppelt und in vielen Fällen gar verdreifacht.

Die Nachfrage nach dem Produkte „Kaffee" und der dafür gezahlte Preis nahmen stetig zu und veranlaßten eine ebenso stetige Ausdehnung der Pflanzungen. Bei einer hinsichtlich des Sklavenelements gegebenen und sich jedenfalls nicht vermehrenden Anzahl arbeitender Hände, mußte die Arbeit im Werthe steigen, der Sklave mußte theurer werden, und diese Vertheuerung mußte um so größere Proportionen annehmen, als eben für ihn ein Substitut nicht gefunden wurde, denn mit der Einwanderung freier Arbeiter lag es eben alle Zeit im Argen, und bis zum heutigen Tage ist jedenfalls für die Kaffeekultur aus ihr keine durchgehende Hülfsquelle erwachsen.

Bei Behandlung der zweiten Frage ergab sich, welch enormen Einfluß der hohe Werth der Sklaven auf das Endergebniß der Kaffeeproduktion hat. Die vor einigen Jahren so ungewöhnlich hohen Kaffeepreise waren dringend nöthig, um ein nur einigermaßen genügendes Gegengewicht zu bieten; heute, wo der Preis des Kaffees so außerordentlich zurückgegangen, ist auch der Werth des Sklaven sehr erheblich gefallen. Ein 20jähriger Arbeitsneger, der noch vor 5 Jahren etwa 2 500 000 Réis (5000 Mark) kostete, dürfte heute 1 800 000 Réis (oder 3600 Mark) werth sein.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Preise des Kaffees vor 5 Jahren und die heutigen Erlöse.

Durchschnitts-Preise von Kaffee und Kurs in den Jahren 1877 bis 1881.

Qualität.	1877		1878		1879		1880		1881	
	Réis.	Pce.	Réis.	Pce.	Réis.	Pce.	Réis.	Pce.	Réis.	Pce.
Superior ..... pro 10 Kilogramm	7210	177,15	6173	143,52	7144	163,74	6514	160,69	5510	131,58
1a. gut ..... „ 10 „	6885	169,06	5950	138,34	6621	151,75	6052	149,54	5044	120,45
1a. ordinär ..... „ 10 „	6092	149,68	4735	110,08	5702	130,69	5319	131,43	4064	97,05
Durchschnitt		165,30		130,64		148,73		147,22		116,36
Kurs auf London pro 1000 Réis 90 Tage Sicht		24,57		23,25		22,92		24,71		23,88

Es sind aber auch andere Ursachen vorhanden, welche den Folgen des relativen und positiven Mangels an arbeitenden Kräften entgegen wirkten und die es vermochten, daß selbst mit der allmälig abnehmenden Sklavenzahl Größeres geleistet werden konnte. Sie bestehen in der Einführung von Maschinen in der Produktion des Kaffees und anderer Erzeugnisse, dem Bau von Eisenbahnen und Landstraßen, wodurch unendlich viel Zeit und Geld gespart wurde, endlich in der rationelleren Behandlung des Sklaven und seiner systematischeren Verwendung. Bedenkt man die primitive Art der Vorbereitung der Produkte und die ebenso primitive, Zeit und Arbeit raubende Transportation der Produkte an den Markt, so kann man sich leicht ein Bild davon schaffen, wie mit denselben Kräften unendlich viel mehr geschaffen und namentlich der Kaffeekultur ausgedehntere Felder geöffnet werden konnten.

Bei alledem ist freilich klar, daß die Verminderung der Sklavenarbeiter, trotz aller Ersparniß durch weitere Eisenbahnen, Landstraßen und Produktionsmaschinen, schließlich doch einen tiefen Einfluß üben muß. Es wird sich früher oder später, wenn ihre Dringlichkeit auch heute noch nicht als peremtorisch anerkannt worden, um die Frage handeln, wie die mangelnde Arbeitskraft zu ersetzen ist.

Aus dem oben aufgeführten statistischen Material ergiebt sich, daß im Jahre 1872 bei einer Totalbevölkerung von 10 112 061 Seelen, 8 573 629 Freien 1 538 432 Sklaven, also 17,93 pCt. der freien Bevölkerung gegenüber standen.

Man sollte denken, daß der Niedergang dieser Prozentage, besonders wenn es ein allmäliger ist, nicht von den schlimmen ökonomischen Folgen begleitet sein kann, die man so häufig prognostiziren hört, daß aus der freien Bevölkerung, die ja 1872 82,07 pCt. des Ganzen und heute ohne allen Zweifel noch mehr beträgt, genügendes Material zur Ergänzung der sich mindernden Sklaven hervorgehen müßte.

Hierüber sind wohl folgende Erwägungen am Platze:

Es handelt sich, was die Sklavenfrage betrifft, wohl überhaupt nicht direkt um die gesammte wirthschaftliche Existenz oder Entwickelung des Landes, denn das Sklavenelement ist in den entfernten westlichen Gegenden des Reiches ein verhältnißmäßig geringeres, und ist dort die freie Bevölkerung, wenn auch überhaupt dünn gesäet, dennoch gänzlich überwiegend; Mangel an leichten Verbindungswegen mit der Küste halten jene Bevölkerung in einem Zustande des Vegetirens, und ist sie kaum über die elementarsten Bedürfnisse hinausgekommen. Hier wird die Abnahme der Sklaven wenig Einfluß üben.

Ein anderes aber ist es mit den Theilen des Reiches, welche dem Ocean nahe liegen, mit ihm durch sich stets mehrende Kommunikationsmittel in Verbindung stehen; anders ist es mit dem schon früher bezeichneten verhältnißmäßig schmalen Produktionsufergürtel, der sich von Norden nach Süden erstreckt. Hier wird nicht vegetirt, hier wird verhältnißmäßig fleißig gearbeitet; hier wird für das Ausland produzirt und hier findet sich vorzugsweise das Sklavenelement konzentrirt.

In den Städten des Ufers und einigen andern im Innern dieses beschränkten Territoriums mag die Sklavenzahl geringer sein, aber in den Ruraldistrikten ist sie sehr groß und häufig präponderirend.

Die Produktion für das Ausland, namentlich des Kaffees, und dieser Bericht behandelt ja vornehmlich dieses Erzeugniß, wird nicht auf kleinen Landesparzellen, durch kleine Grundbesitzer, durch Bauern betrieben, sie liegt in den Händen von Besitzern sehr ausgedehnter Latifundien. Auf solchen Pflanzungen leben, außer den Besitzern, ihrer Familie, den Sklaven, durchgängig auch eine Anzahl Aggregirter, welche frei sind und die gegen gewisse, der Herrschaft geleisteten Dienste auf von ihnen spärlich und unregelmäßig bebautem Lande angesiedelt worden; sie leben von der Hand in den Mund, sind meistens Farbige und tragen wenig zur allgemeinen Produktion bei. Die Sklaven aber bilden das Gros der Bevölkerung und es leuchtet deshalb wohl ein, welch großen Einfluß die Abnahme richtiger die Befreiung derselben auf die Produktion üben wird, wenn nicht etwa die befreite Bevölkerung dasselbe Quantum Arbeit leisten oder für sie ein Substitut gefunden würde.

Es wird behauptet, daß die nördlichen Provinzen, also die Zucker-, Tabak-, Baumwolle- und Gummi-Produktion, in ihrer freien heimischen Bevölkerung gutes und genügendes Arbeitsmaterial gefunden haben und finden, um selbst die abnehmenden Sklavenarbeiter zu ersetzen. Es mag das um so mehr dahingestellt bleiben, als es sich hier vorzüglich um die Centralprovinzen, das Kaffee produzirende Gebiet handelt.

Hier nun ist der Kaffeeproduktion aus der heimischen freien Bevölkerung, etwa durch Zuzug vom Innern nach dem Ufergürtel, und den den Pflanzungen Aggregirten wenig Hülfe erwachsen, und nach wie vor ist dieselbe fast ausschließlich auf die Arbeit der Sklaven angewiesen.

In der Provinz São Paulo sind auf manchen Pflanzungen Europäische Einwanderer, vielfach Deutscher Nationalität, verwandt worden, aber solche Versuche, die Sklavenarbeit zu substituiren, sind nicht immer gelungen und haben bislang jedenfalls nicht einen derartigen Einfluß geübt, daß man von ihnen die Lösung der Frage erwarten könnte.

Faßt man nun alle Betrachtungen zusammen, so dürfte sich doch schließlich ergeben, daß, wenn die Arbeitsfrage auch in diesem Augenblicke noch nicht zum Kataklysmus reif geworden, sie doch mit der steigenden Abnahme der Sklaven zur argen Krisis führen muß.

Ein Ersatz für das heutige System mag ja schließlich gefunden werden, vielleicht selbst durch eine zeitweilige Importation von Kulis, auf die es jetzt, namentlich in São Paulo, abgesehen ist, wenn sie auch kaum eine dauernde Zukunft haben dürfte; immerhin erscheint die Fortdauer der Produktion unter gegenwärtigen Verhältnissen auf großen Pflanzungen bedroht. Ob schließlich durch Parzellirung des Besitzes, durch die kleine Agrikultur die heutige Ausdehnung der Produktion, namentlich des Kaffees, wird erhalten bleiben können, dürfte nur die Zukunft entscheiden.

In den vorangehenden Abschnitten ist die Lage des Brasilianischen Kaffeebaues geschildert worden und zwar unter Anführung von statistischen Daten, soweit dieselben zu erreichen waren.

Es möchte aus der Schilderung hervorgegangen sein:

1) daß der Kaffeebau quantitativ größere Resultate geliefert hat;
2) daß die weitere Ausdehnung des Kaffeekultur-Territoriums bislang keine Hindernisse erfahren;
3) daß auch die Arbeitsfrage bisher keineswegs einen Rückgang der Kultur bewirkt hat.

Steht es deshalb mit der Gegenwart nicht ungünstig, so liegt doch die Sache anders, wenn man die Zukunft des Landes ins Auge faßt.

Die stete Zunahme der Kaffeeproduktion mag ja an und für sich ein erfreuliches Zeichen sein, zumal da sie durch den Umstand auf sehr natürliche Weise befördert oder verursacht worden, daß nämlich der Kaffee seine Produktionskosten reichlicher als die anderen Produkte lohnte; es ist aber die Kehrseite nicht zu übersehen, daß eben andere Erzeugnisse vernachlässigt und überhaupt abandonnirt wurden.

Es ist hier nicht der Platz, der raschen Zunahme fremder Konkurrenz zu gedenken, aber wohl muß man sich erinnern, daß, wo die Rebe in der Phylloxera ihren Todfeind besitzt, auch der Kaffeebaum

den Angriffen eines Insektes ausgesetzt ist, das schon zeitweilig, namentlich im Jahre 1864, arge Verheerungen angerichtet hat und wohl im Stande ist, Ernten auf ein Minimum und vielleicht in dauernder Weise zu reduziren. Das daraus entstehende Unheil würde in solchem Falle unbeschreiblich sein, denn alle Zweige der Brasilianischen Industrie verwachsen mehr und mehr mit der einzigen wichtigsten Produktionsquelle und sind an deren Schicksal gekettet; Handel und Industrie steigen und sinken mit ihr und durch sie.

Aber nicht allein die industriellen Verhältnisse des Landes würden in verderblicher Art berührt werden, sondern namentlich die Finanzen des Landes würden darunter leiden. Sie sind auf den täglichen Zufluß von Aus- und Einfuhrzöllen, welche mehr als 60 pCt. der Gesammteinnahmen betragen, basirt und ein bedeutender Rückgang derselben müßte eine erhebliche Störung herbeiführen.

Weiter und weiter dringen Schienenwege in das Innere vor und erobern der Agrikultur weitere Flächen; besonders in den Provinzen São Paulo, Espirito Santo und den südöstlichen Theil von Minas Geraes hinein, giebt es der fruchtbarsten Strecken, welche die schon ausgebeuteten und sterilisirten Territorien derselben Provinzen, namentlich jener von Rio de Janeiro, zu ersetzen vermögen und die eine weitere Ausdehnung der Kaffeekultur erlauben, noch viele.

Es handelt sich aber nicht nur um das Vorhandensein fruchtbaren Bodens, sondern es handelt sich auch vornehmlich darum, ob solcher Boden erreichbar ist, das heißt, ob die Handelsresultate des Produktes im Stande sind, die Produktions- und Transportspesen zu decken.

Aus dem zweiten Theile dieser Untersuchung ist hervorgegangen, daß selbst bei den gegenwärtigen und sinkenden Erlösen des Kaffees dem Pflanzer fast durchgängig selbst bei der gegenwärtigen, noch wenig perfektionirten Erzeugungsweise, auch wenig Verdienst bleibt. Die Frage ist dann, ob dieser Verdienst erhalten oder vielmehr, ob er vermehrt werden kann, denn nur hiervon hängt die Möglichkeit eines konstanten Vordringens in das Innere ab.

Nun kann man wohl nicht sagen, daß in der Oekonomie des Pflanzers schon das letzte Wort gesprochen; im Gegentheil ist hinsichtlich rationeller Theilung der Arbeit, einer vermehrten Anwendung von Zeit und Arbeit ersparenden Maschinen, größerer Sorgfalt und größeren Fleißes bislang verhältnißmäßig wenig geschehen. Auf der anderen Seite ist nicht zu verkennen, daß die Verbindungen mittelst Eisenbahnen noch in der Kindheit liegen, daß ihre Administrationen, hauptsächlich des Frachtverkehrs, viel zu wünschen übrig lassen und daß in dieser Hinsicht der Agrikultur noch Erleichterungen geschaffen werden können.

Der größte Theil der Eisenbahnen ist im Besitz von Privatgesellschaften und nur wenige davon, allerdings die wichtigste, die Dom Pedro II.-Bahn, welche Rio de Janeiro mit den drei hauptsächlichsten Provinzen des Reiches verbindet, gehören dem Staate.

Ein Beweis, wie viel noch in Betreff der Frachtermäßigung geschehen kann, liegt wohl darin, daß die genannte Bahn dem Staatssäckel nicht weniger wie Netto 6,78 pCt. auf das angelegte Kapital erträgt.

Daß es auch mit Privatbahnen in dieser Hinsicht recht günstig steht und deshalb Ermäßigungen recht möglich sind, zeigen die Preise mancher Aktien, welche hier folgen:

	Eingeschossen pro Aktie: Réis.	Marktpreis: Réis.
Macahe und Camposbahn	200 000	248 000
Paulistabahn	200 000	230 000
Leopoldinabahn	200 000	223 000
União Valencianabahn	200 000	200 000

Allerdings sind die Aktien mancher anderen Bahn noch arg entwerthet, aber sie haben sich in den letzten Jahren alle gehoben, zum Beispiel diejenigen der Sorocababahn, welche bis auf 60 000 Réis gesunken, stehen heute 110 000 Réis; Petropolis-Aktien, die zu 70 000 Réis zu haben waren, sind auf 160 000 Réis gestiegen.

Es sind das Alles starke Argumente dafür, daß nicht schon in nächster Zukunft das bis jetzt angewandte System der Landwirthschaft die Agrikultur ohne zu bewirthschaftenden Boden lassen werde; Ersparnisse in der Behandlung des Produktes und in der Fracht werden es ermöglichen, denselben Raubbau für geraume Zeit noch weiter ins Land hineinzutragen. Aber freilich, die Zeit wird kommen, wie sie schon für weite Flächen der Provinz Rio de Janeiro gekommen ist, wo die Entfernungen zu groß und zu kostspielig geworden und durch Verbesserungen auf anderer Seite nicht mehr zu beseitigen sind.

Zahlen und ein reifliches Ueberlegen mögen die Ueberzeugung bringen, daß die Agrikultur bislang wenig unter dem Einflusse der Sklaven- oder Arbeitsfrage gelitten hat. Es ist evident, daß der hohe Werth der Sklaven, also der hohe Preis der Arbeit weniger als das Ergebniß des verminderten Angebots, als der gesteigerten Nachfrage zu betrachten ist. Der hohe Werth des Kaffees vermehrte und dehnte die Pflanzungen aus; man bedurfte vermehrter arbeitender Hände.

Trotz alledem aber darf man nicht vergessen, daß, wenn auch die Sklavenfrage bisher in materieller Hinsicht wenig Einfluß gehabt, doch in moralischer Hinsicht dieselbe große Fortschritte gemacht und daß diese wohl im Stande sind, die Dinge zu früh- oder relativ vorzeitiger Krisis zu bringen.

Wenn vor wenigen Jahren noch alle Welt mit den Bestimmungen des Gesetzes von 1871 zufrieden war und von seinen Wirkungen die definitive Lösung der Sklavenfrage erwartete, so ist solches nicht mehr der Fall.

Wie schwach auch immer die Zahl derjenigen sein mag, welche eine Revision jenes Gesetzes, eine schärfere, einschneidendere Gesetzgebung verlangen, so scheint es doch, als würden sie zum wenigsten eine moralische Pression dahin üben, daß das Gesetz von 1871 vervollständigt, verschärft, also ihm eine raschere Wirkung auferlegt werde.

Kommt mit den Jahren 1885 oder 1886 überhaupt die Zeit heran, daß die Zahl der arbeitskräftigen Sklaven nicht mehr durch die heranwachsende Generation erzeugt werde, so wird sich dann in positiverer Weise die Verminderung der Sklavenbevölkerung ergeben und die Frage der Substitution wird in dräuendster Weise hervortreten.

Das Bedürfniß der Städte an Arbeitskräften kann größere Schwierigkeiten nicht bieten; schon jetzt nehmen die freien Arbeiter unaufhörlich zu und nimmt die Sklavenarbeit ab. Der befreite Sklave befindet sich daselbst unter der harten Nothwendigkeit, im Schweiße seines Angesichts das Brot zu verdienen; seine Lebensbedürfnisse sind größer und zu ihrer Befriedigung bleibt ihm keine Wahl, er muß arbeiten.

Anders aber ist es auf dem flachen Lande, in den Agrikulturdistrikten. Nicht unwahrscheinlich ist das Eintreten einer Reaktion nach erzwungener harter Arbeit, also wenigstens ein vermindertes Arbeiten oder Produziren. Die Bedürfnisse des Lebens auf dem Lande sind fast gleich Null und das Unentbehrliche des Jahres ist durch wenige Tage lässiger Thätigkeit zu erreichen. Ein paar Tage Fischerei und Jagd, ein paar Tage des Pflanzens von schwarzen Bohnen und Mandiocawurzel genügen, um den jährlichen Haushalt zu bestreiten und Monate des Nichtsthuns zu erlauben, das ja schon durch das Klima provozirt und befördert wird.

Soll demnach die Arbeitsfrage gelöst und die Produktion des Landes, vor Allem jene des Kaffees, sichergestellt werden, so ist un-

umgänglich erforderlich, daß Kräfte aus dem Auslande, also die Einwanderung, herangezogen werden.

Nach den bisherigen Erfahrungen scheint es aber, daß man sich von der Einwanderung, wenigstens was die gegenwärtige Agrikulturweise betrifft, nicht zu viel versprechen darf. Deutsche, Schweizerische, Holländische, das heißt Nordeuropäische Auswanderer und deren Zufluß ist ja überhaupt verhältnißmäßig nur geringe, siedeln sich durchgehends selbstständig auf Kolonien an, erwerben dort Land und schaffen eben nur neue Produktionsquellen; dem bestehenden Ackerbau bieten sie nur spärliche Hülfe und ersetzen somit nur in geringem Maße die ausscheidenden Arbeitskräfte.

Pflanzer in São Paulo haben ja schon vor Zeiten und auch noch in den letzten Jahren durch Parcerie-Kontrakte und andere Lohnverhältnisse sich mit namentlich Deutscher Arbeitskraft versehen, aber es ist damit in der Regel nicht über größere oder kleinere Versuche hinausgekommen. Jedenfalls ist bis jetzt eine derartige Substitution der Sklavenarbeit auch nicht einmal zur Wahrscheinlichkeit geworden.

Portugiesische Arbeiter kommen ununterbrochen in starker Zahl, noch reichlicher aber Italiener, in den Häfen Brasiliens an; es sind das aber Elemente, die sich vorzugsweise in den Städten niederlassen und der Agrikultur nur in bescheidenem Maße zu Gute kommen.

In den vergangenen Jahren ist auch der Plan, Asiatische Einwanderer heranzuziehen, wie schon in früherer Zeit vielfach in Betracht gezogen worden und ein Staatsvertrag mit China soll abgeschlossen worden sein, um der Einfuhr Chinesischer Arbeiter die Wege zu bahnen. Bereits haben denn auch kaufmännische Firmen sich verbindlich gemacht, den Pflanzern die etwa gewünschten Arbeiter (Kulis) zu liefern. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die Einfuhr Asiatischer Arbeiter eine Substitution der Sklaven mit sich bringen und wenigstens vor der Hand die Gefahren des Arbeitermangels abzuwenden vermöchte, besonders wenn mit dem neuen System eine Oekonomie verbunden wäre, was allerdings sehr fraglich ist. Von manchen Seiten wird behauptet, daß die Herbeischaffung von Chinesischen Arbeitern fast ebenso kostspielig sich stellen werde, wie die jetzt vorhandene Sklavenarbeit.

Davon abgesehen, frägt es sich aber noch, ob nicht etwa fremde Einflüsse, die allgemeine und zunehmende Abneigung gegen den Handel mit Chinesischen Arbeitern, sich der Ausbeutung dieser Arbeiterquelle durch Brasilien hindernd in den Weg stellen und auch sie unergiebig machen wird.

Von der Mehrung des Kleinbetriebes, das heißt der Parzellirung des größeren Grundbesitzes, der ja heute namentlich in den Kaffeedistrikten maßgebend, ist trotz der sich mehrenden Schwierigkeiten bis jetzt wenig oder nichts zu entdecken und damit vor der Hand kein Grund vorhanden, durch eine allmälige Transformation des Ackerbaues die Lösung der schwierigen obschwebenden Fragen zu gewärtigen.

Wenn thatsächliche Gefahren für die Kaffeeproduktion und somit für die allgemeinen wirthschaftlichen Zustände des Landes, hinsichtlich der Quantität, wenigstens augenblicklich nicht eingetreten oder dringend geworden, so macht sich dagegen der Rückgang in Betreff des Werthes bereits seit geraumer Zeit geltend.

Der Werth der Kaffee-Exportation von Rio de Janeiro und Santos ist zusammengenommen im Laufe der Jahre 1876/77, 1877/78, 1878/79 und 1879/80 gegen jenes von 1875/76 zurückgeblieben oder hat sich doch in jenen vier Jahren kaum auf demselben Niveau zu erhalten vermocht.

Mit der Kaffeekultur wurde in Brasilien in großem Maße zu sehr günstiger Epoche begonnen, als der Kaffee in Europa und den Vereinigten Staaten in den allgemeinen Konsum aufgenommen wurde.

Brasilien kam hierdurch in eine sehr glückliche Lage und wurde mit der Zeit zum maßgebenden Faktor in der Kaffeeproduktion.

Dieselben günstigen Resultate sind aber insofern nicht ohne nachtheilige Folgen geblieben, als man in Brasilien schließlich wähnte, ein Monopol zu besitzen, das von keiner Seite werde in Frage gestellt werden können.

Darin hat es sich getäuscht; denn gerade die günstigen Erfolge haben die Gefahren heraufbeschworen, welche heutzutage das Gedeihen erschweren.

Es haben auch andere Länder sich seit vielen Jahren in größer werdendem Maßstabe derselben Produktion gewidmet und begonnen Brasilien gerade in dem Augenblicke heftigste Konkurrenz zu bereiten, wo es am wenigsten gewappnet ist, derselben zu begegnen.

In vermeintliche Sicherheit gewiegt, auf ein dauerndes Monopol bauend, hat Brasilien die störenden Elemente im eigenen Innern gering angeschlagen, die Gefahren seiner Arbeitsfrage übersehen oder vernachlässigt. Es findet sich nun gleichzeitig der schweren, wachsenden Konkurrenz des Auslandes und dauernden Schwierigkeiten im Innern gegenüber.

Während langer Periode stieg die Nachfrage des Kaffees in fast allen Konsumsländern, und konnte Brasilien deshalb, selbst bei steigenden Preisen, seine präponderirende Stellung bewahren, auch dann noch, als seine Produktion sich in stets ausgedehnterem Maße entwickelte.

Aber die Verhältnisse haben sich schließlich doch verändert, und wenn auch in der Bevölkerung Europas und Amerikas noch weite Schichten vorhanden, in denen der Kaffee keineswegs zum unentbehrlichen Aliment geworden, so hat der Konsum doch schließlich nicht mit der vermehrten Produktion Schritt halten können. Damit der Konsum im Verhältniß zur vermehrten Produktion zunehme, ist ein allgemeiner Rückgang der Preise erforderlich, und damit tritt dann die Frage heran, ob Brasilien im Stande ist, seine Produktionsweise derart einzurichten oder zu ermäßigen, daß es dem Erforderniß größerer Klassen von Konsumenten genügen kann.

Wie sehr sich die Konkurrenz anderer Länder erhoben, geht aus der nachstehenden Tabelle hervor, die, wenn auch Bekanntes enthaltend, instruktiv genug ist.

Die allgemeine Kaffeeproduktion war im Jahre 1855 folgende:

1) Brasilien	163 400 000	Kilogramm	= 49,49	pCt.,
2) Niederlande (Java)	71 321 000	„	= 21,60	„
3) Antillen	29 300 000	„	= 8,87	„
4) Ceylon	28 780 000	„	= 8,72	„
5) Südafrika	22 315 000	„	= 6,76	„
6) Arabien	6 176 000	„	= 1,87	„
7) Afrika	4 000 000	„	= 1,21	„
8) Centralamerika	3 500 000	„	= 1,06	„
9) Philippinen	1 358 000	„	= 0,42	„
ein Total von...	330 150 000	Kilogramm	= 100,00	pCt.

Im Jahre 1878 betrug sie dagegen folgende Quantitäten:

1) Brasilien	225 500 000	Kilogramm	= 45,94	pCt.,
2) Niederlande (Java)	91 404 800	„	= 18,62	„
3) Ceylon	53 422 400	„	= 10,88	„
4) Antillen	41 800 000	„	= 8,52	„
5) Südafrika	35 890 000	„	= 7,31	„
6) Centralamerika	32 500 000	„	= 6,62	„
7) Afrika	4 000 000	„	= 0,81	„
8) Philippinen	3 396 800	„	= 0,69	„
9) Arabien	2 779 200	„	= 0,57	„
10) Oceanien	150 000	„	= 0,04	„
ein Total von...	490 843 200	Kilogramm	= 100,00	pCt.

Es geht hieraus hervor, daß Brasilien auch nach einem Verlauf von 23 Jahren an der Spitze der kaffeeproduzirenden Länder steht.

Die Ernten in späteren Jahren waren folgende, nämlich:

1879	Rio de Janeiro	213 110 980 Kilogramm,
1880	„ „ „	213 783 240 „
1881	„ „ „	262 645 080 „
1879	Santos	71 672 044 „
1880	„	64 413 180 „
1881	„	111 498 000 „
1879	Rio de Janeiro und Santos ..	283 783 024 „
1880	„ „ „ „ „ ..	278 196 420 „
1881	„ „ „ „ „ ..	374 143 080 „

Brasilien ist nach diesen Ziffern also nicht der Gefahr ausgesetzt, was die Quantität betrifft, so leicht aus dem Sattel gehoben zu werden, dagegen kann die Vermehrung der Produktion von Centralamerika, besonders wenn es in bisheriger Weise fortschreitet, ganz beträchtlich auf den Werth des Produktes drücken und von dieser Seite Brasilien hart bedrängen.

Es ist demnach wohl angebracht, die Preise des Kaffees, wie sich solche in den letzten Jahren gestellt haben, einer Betrachtung zu unterziehen.

Aus den früher mitgetheilten Daten ersieht man in der That einen ganz erstaunlichen Rückgang des Werthes, der in den letzten fünf Jahren ungefähr 30 pCt. beträgt. Bedenkt man, daß die für 1877 angeführten Preise schon einen namhaften Abschlag auf vorhergehende Jahre in sich schließen, so ist allerdings der jetzige Zustand ein wenig befriedigender, zumal sich auch nicht die leisesten Spuren einer kommenden Reaktion kundgeben. Es scheint vielmehr, daß Brasilien, so lange seine jetzige außerordentlich große Kaffeeproduktion dauert, bessere Remuneration für sein Produkt nicht gewärtigen darf.

Hoffentlich tritt nun eine weitere Entwerthung nicht ein, denn, wie aus den früher vorgelegten Berechnungen hervorgeht, ist durchschnittlich eine breite Marge zwischen Produktionskosten und Verkaufsertrag nicht mehr vorhanden, und es würde deshalb die Agrikultur in harte Bedrängniß kommen, wenn die Preise noch bedeutend sinken sollten.

Ein solches Mißverhältniß dürfte schließlich am ärgsten auf den niedrigen Gattungen lasten und es dahinbringen, daß dieselben nicht mehr verkaufsfähig sind, das heißt, daß ihr Erlös die Transport- und Produktionsspesen nicht mehr erreicht.

Diese Gefahr wird die Pflanzer hoffentlich veranlassen, auf die Bearbeitung ihres Produktes vermehrte Aufmerksamkeit zu verwenden, die Qualität zu erhöhen, um dadurch größeren Nachtheilen zu entgehen.

Angesichts der zweifelhaften Lage kann es nicht Wunder nehmen, wenn in allen Cirkeln Projekte aufgestellt, Maßregeln diskutirt werden, welche die Besorgnisse heben und zu neuem kräftigen Gedeihen führen sollen.

Die Maßregeln, mit welchen sich die öffentliche Meinung beschäftigt, sind hauptsächlich folgende:

1) Weitere Ausdehnung der Eisenbahnlinien und Schaffung neuer Strecken für den Landbau.
2) Ermäßigung der Frachttarife auf Eisenbahnen.
3) Herbeischaffung Europäischer Einwanderer zur Substitution der Sklaven.
4) Einführung Asiatischer Arbeiter zu demselben Zwecke.
5) Ermäßigung des Ausfuhrzolles.
6) Bildung von Boden-Kreditbanken mit und ohne Zinsgarantie des Staates.
7) Bildung von Centralinstituten zur Bearbeitung der Produkte.
8) Verbesserung des Produktionsmodus.
9) Vermehrung der Produktion von Lebensmitteln.
10) Abhaltung von Kaffeeausstellungen im In- und Auslande.

Alle diese Maßregeln sind unverkennbar sehr wichtiger Art, erfordern aber größtentheils eine bedeutende Kapitalverwendung, welche unter gegenwärtigen Verhältnissen, wo der Staatshaushalt auf Einschränkung angewiesen ist, Schwierigkeiten findet.

Eisenbahnen.

Im Wesentlichen bildet die Staatseisenbahn Dom Pedro II. den Stamm des ganzen Systems, welchem eine bedeutende Anzahl von Privatbahnen sich entzweigt.

Die Dom Pedro II.-Bahn hat folgende Ausdehnung bei einer Spurweite von 1,60 Metern:

	Kilometer
Centrallinie von der Hauptstadt Rio de Janeiro bis Carandahy in Minas Geraes	419,415
Zweig der Centralstation in Rio de Janeiro bis zum Hafen	1,123
Zweig nach Campinho (Oertchen, wo militärische Schießübungen stattfinden und pyrotechnische Institute existiren)	1,524
Zweig nach dem Rio de Janeiro-Schlachthause	34,090
Zweig nach dem Oertchen Macacos	4,929
Zweig nach São Paulo zum Anschluß an die Eisenbahn des Nordens	157,198
Zweig nach Porto Novo do Cunha	63,764
zusammen	682,123

Im Bau begriffen ist die Strecke von Carandahy bis Itabira, welche 104 Kilometer beträgt und in ihrem Laufe auch die Hauptstadt der Provinz Minas Geraes, Ouro Preto, berührt. Von Itabira würde nach jetzt angestellten Studien ein Zweig von 60 Kilometern nach Sabará führen und damit eine Verlängerung der Linie in direkter Weise nach Sabará wenigstens vor der Hand fortfallen.

Das bisher auf die Bahn verwandte Kapital beläuft sich auf 87 528 863 519 Réis, ungefähr 175 000 000 Mark.

Der letzte ministerielle Bericht giebt die Einnahme für 1880 auf ..... 11 309 973 408 Réis,
die Ausgabe auf ..... 5 372 412 081 „
an, und es bleibt demnach ein Ertrag von .. 5 937 561 327 Réis,
ungefähr 11 875 122 Mark, was 6,78 pCt. auf das Kapital konstituirt.

Von der Dom Pedro II.-Bahn zweigen sich nun folgende Privatbahnen ab:

a. Eisenbahn Union Valenciana.
Spurweite 1,10 Meter.

Sie verläßt die Staatsbahn bei der Station Desengano und erreicht die Stadt Valença (Provinz Rio de Janeiro); sie führt dann weiter bis zum Ufer des Flusses Rio Preto, der Stadt gleichen Namens gegenüber, Grenze der Provinz Minas Geraes, und ihre Gesammtlänge ist 63 Kilometer.

b. Eisenbahn von Santa Izabel do Rio Preto.
Spurweite 1,00 Meter.

Sie befindet sich noch im Bau und wird bei einer Länge von 80 Kilometern die Dom Pedro II.-Bahnstation Barra de Pirrahy, mit ihrem Endpunkte Santa Izabel, an einem Nebenflusse des Rio Preto gelegen, erreichen.

Es wird auch beabsichtigt, einen Zweig, die Stadt Rio Preto berührend, bis zur Serra de Bom Jardim zu führen, aber dieser Plan, welchem eine schädliche Konkurrenz der Eisenbahn Valenciana gegenüber folgen würde, ist noch problematisch.

c. Eisenbahn des Porto das Flores.
Spurweite 1,00 Meter.

Diese Strecke soll die Station Commercio der Dom Pedro II.-Bahn mit der Mündung des Rio das Flores und dem Rio Preto verbinden.

Die Länge beträgt 46 Kilometer.

d. Eisenbahn der Union Mineira.
Spurweite 1,00 Meter.

Sie führt mit einer Länge von 82 Kilometern von der Station Serraria, Grenze zwischen den Provinzen Rio de Janeiro und Minas Geraes, nach dem Städtchen São João Nepomuco in Minas Geraes und durcheilt schöne Kaffeedistrikte. Es ist projektirt, dieselbe bis Cemiterio, etwa 27 Kilometer weiter, zu bauen.

e. Eisenbahn Leopoldina.
Spurweite 1,00 Meter.

Sie schließt sich an die östliche Endstation der Dom Pedro II.-Bahn in Porto Novo do Cunha an und erreicht bei São Geraldo am Fuße der Serra Presidio ihr Ende nach einer Distanz von 203 Kilometern. Außerdem besitzt sie einen Zweig, der ihre Station Vista Alegre mit Leopoldina, dem die Gesammtbahn ihren Namen verdankt, verbindet; dieser Zweig hat eine Länge von 13 Kilometern.

f. Die Eisenbahn St. Anna de Pirapitinga,

von einigen Pflanzern erbaut, hat eine Spurweite von 1,00 Meter, eine Länge von 31,500 Kilometern und verläßt die Station Volta Grande, zur Leopoldina-Bahn gehörig, um bei St. Anna de Pirapitinga ihr Ende zu erreichen.

g. Eisenbahn des Ostens von Minas Geraes.

Sie besitzt eine Spurweite von nur 0,76 Meter und erreicht von der Dom Pedro II.-Bahnstation Sitio den jetzigen Endpunkt São João d' El Rey unter Zurücklegung einer Distanz von 100 Kilometern. Der Plan ist, durch Verlängerung der Bahn bis Lavras den Rio Grande und damit das System des Rio de la Plata zu erreichen. Damit wäre dann das System des Rio São Francisco mit jenem eben genannten vermittelt.

h. Eisenbahn von Rezende nach Arêas.
Spurweite 1,00 Meter.

Sie hat eine Länge von 28,319 Kilometern und dient einem freilich beschränkten, doch wichtigen Kaffeedistrikt.

i. Eisenbahn des Rio Verde oder von Rio de Janeiro und Minas Geraes.

Dieselbe soll bei der Station Lavrinhas, der Dom Pedro II.-Bahn gehörig, im Ostwinkel der Provinz São Paulo gelegen, sich an diese anschließen und, die Serra da Mantiqueira ersteigend, in die Provinz Minas Geraes nach dem Orte Tres Coracões (drei Herzen) am Rio Verde, gleichfalls zum Rio de la Plata-System gehörig, führen. Ihr Bau hat begonnen; die Spurweite ist 1,00 Meter und die Länge 163,400 Kilometer.

k. Die Eisenbahn do Paty do Alferes,

welche, die Dom Pedro II.-Bahnstation Belem verlassend, den Fluß Santa Anna hinaufziehend, das Städtchen Paty do Alferes, in der Provinz Rio de Janeiro, und weiter Cebollas, wo der gegenwärtige Präsident des Staatsministeriums seine Besitzungen hat, erreichen soll, ist gleichfalls noch ein Desideratum. Ihre Länge dürfte 60 Kilometer bis Cebollas erreichen.

Hiermit wäre das Netz beschrieben, welches durch die Dom Pedro II.-Bahn und die abhängigen Privatbahnen gebildet wird oder gebildet werden soll.

Der Grundgedanke, welcher dem Plan der Hauptverbindungsbahnen unterliegt, ist der, sowohl vom Norden wie vom Süden den Rio de São Francisco, beziehungsweise dessen Zufluß, den Rio das Velhas, und von der Mitte des Reiches auch das Stromgebiet des Rio de la Plata am Rio Grande, Rio Verde, Rio Pardo, Rio Tieté und Paranapanéma zu erreichen, damit das unbekannte Innere aufzuschließen und von allen äußeren Wechselfällen unabhängige Verbindungswege herzustellen.

Für die Provinz Rio de Janeiro sind nun noch folgende Eisenbahnen und Eisenbahnprojekte, alle Privatunternehmen bildend, zu verzeichnen:

1) Eisenbahn Mauá mit Spurweite von 1,68 Metern und 18 Kilometern Länge.

Sie ist die älteste Bahn des Reiches und hat, nachdem die Dom Pedro II.-Bahn ihren Bezugsdistrikt gekreuzt, nur noch geringe Wichtigkeit. Sie führt von einem kleinen Hafenplatze der Bai von Rio de Janeiro an den Fuß der Serra de Estrella, von wo eine Fahrstraße nach Petropolis, dem Rio de Janeiro-Badeort und Sommerresidenz des Kaisers, leitet.

2) Eisenbahn von Cantagallo, der Provinz Ria de Janeiro gehörig, mit einer Spurweite von 1,10 Meter. Sie führt von Villa Nova nach Neu-Freiburg, einem bekannten Badeorte, und Cordeiro nach der Endstation Macuco, und die ganze Distanz beträgt 154,641 Kilometer; von Cordeira führt ein Zweig, mit Spurweite von 1 Meter, nach Cantagallo und weiter nach Larangeiras, eine Gesammtlänge von 50,027 Kilometern repräsentirend.

Die von dieser Bahn erreichten Distrikte sind von der größten Wichtigkeit für den Kaffeebau.

3) Eisenbahn von Nictheroy bis Campos mit Spurweite von 1,10 Meter.

Diese Bahn gehörte ursprünglich einer Privatgesellschaft, wurde aber, mit großen finanziellen Schwierigkeiten kämpfend, von der Provinzialregierung übernommen. Sie war mehr bestimmt, den Zuckerdistrikten, als den Kaffeeregionen zu nützen, und sollte über Rio Bonito und Capivary nach Macahé und Campos führen.

Nunmehr will dieselbe Regierung sowohl die schon erbaute erste Sektion dieser Bahn, als auch die gesammte Cantagallo-Bahn an eine Gesellschaft verkaufen.

Die erbaute Strecke dieser Bahn, welche von Nictheroy bis zum Rio dos Indios reicht, ist 50,320 Kilometer lang. Von dort bis zum Städtchen Rio Bonito fehlen noch 5,380 Kilometer. Da diese Bahn über Villa Nova führt, so bildet sie zugleich gewissermaßen die erste Sektion der Cantagallo-Bahn, wie denn auch an jener Station eine durch gleichartige Spurweite sehr leichte Vereinigung stattfindet. Ob die Nictheroy-Camposbahn über Rio Bonito hinauskommen wird, ist augenblicklich die Frage.

In Campos und Macahé fließen die Produkte der Ebene, der Zucker, und der höheren Gegenden, der Kaffee, zusammen; es ist daher nicht zu verwundern, daß sich vorzüglich deshalb das Bedürfniß

nach Eisenbahnen kundgiebt. Die hiesige Gegend bildet einen Winkel, in dem die Provinzen Espirito Santo, Minas Geraes und Rio de Janeiro sich die Hand geben; die betreffenden Eisenbahnen und Eisenbahnprojekte haben deshalb den Zweck, die Strecken dieser drei Provinzen mit einander zu vereinigen.

4) Die Eisenbahn Macahé bis Campos besitzt eine Spurweite von nur 0,95 Metern und ist 96,50 Kilometer lang. Sie durchstreift fast ausschließlich Zuckerdistrikte, wenn sie auch für das Kaffee produzirende Land von großer Wichtigkeit ist.

Die Stadt Macahé besitzt, etwas südlicher gelegen, einen guten Hafen, nach dem Städtchen Imbetiba genannt, in welchem auch Seeschiffe gewisser Größe einlaufen können. Von hier beginnt die Bahn, um am unteren Parahyba-Flusse Campos zu erreichen.

Von der Macahé-Camposbahn zweigen sich zwei Bahnen ab, nämlich:

5) Die Eisenbahn des Baron v. Arraruama, welche bei der Macahébahnstation von Santa Fé eine Spurweite von 0,98 Metern besitzt und, den Macabu-Fluß hinaufgehend, eine Länge von 42,50 Kilometern hat, damit den Fuß der kleinen Serra von Santa Maria Magdalena erreichend, welche die erste Stufe des dortigen brasilianischen Hochlandes bildet.

6) Die Zweigbahn von Quiçaman, gleichfalls bei Santa Fé die Macahébahn verlassend, mit derselben Spurweite und nur wenige Kilometer lang, die Verbindung der großen vom Staate mit Zinsgarantie bedachten, von einer Aktiengesellschaft gegründeten Centralzuckersiederei Quiçaman mit dem Verschiffungshafen von Imbetiba vermittelnd.

7) Eisenbahn von Campos nach São Sebastião. Sie hat eine Spurweite von 0,95 Metern, ist 19,930 Kilometer lang und durchstreift reiche Zuckergegenden.

8) Eisenbahn von Santo Antonio de Padua. Sie führt von São Fidelis am Parahyba-Flusse hinauf und erreicht mit einer Distanz von 75 Kilometern das Städtchen Santo Antonio de Padua am Nebenflusse des Parahyba Namens Pomba. Wie fast alle Bahnen dieser Gegend, so hat auch sie die Spurweite von 0,95 Metern.

Diese Bahn soll von Santo Antonio de Padua weiter ins Innere, in die Distrikte von São Paulo de Muriahé, geführt werden und dem dortigen Kaffeelande zu gute kommen.

Bis jetzt wird der Kaffee aus den genannten Distrikten auf den Rücken von Maulthieren nach Santo Antonio de Padua, dann mit der Eisenbahn nach São Fidelis, von dort per Dampfschiff nach Campos, dann mit der Bahn nach Imbetiba und endlich wieder mittelst Dampfers nach Rio de Janeiro geschafft, ein Transport, der, wie schon früher bemerkt, enorme Kosten verursacht.

Die Strecke São Fidelis nach Campos und von dort nach Imbetiba soll durch eine Querbahn: 9) São Fidelis bis Dores, Station der Macahé- und Camposbahn, umgangen werden.

Daß das Projekt zur Ausführung gelangt, ist wohl nur Frage der Zeit.

10) Eisenbahn von Campos nach Carangola, kurzweg von Carangola genannt. Sie hat eine Spurweite von 1 Meter, bildet also eine Ausnahme unter den Bahnen jenes Reviers.

Sie überschreitet bei Campos den Parahyba-Fluß und erreicht beim Städtchen São Eduardo den Fluß Itabapuana und zugleich die Grenze der Provinz Espirito Santo. Die Länge beträgt 95,941 Kilometer.

Ihren Namen führt sie nach dem Flusse Carangola, den sie mittelst einer Zweigbahn zu erreichen sucht, welche bei der Station Cachoeira beginnt. Diese ist gegenwärtig in ihrer ersten Sektion bis zum Zusammenflusse des Carangola und des Muriahé, das heißt bis zum Orte Porto de Carangola, in einer Länge von 59,509 Kilometern im Bau begriffen; sie wird aber später bis an die Grenze von Espirito Santo den Fluß aufwärts begleiten und bei dem Grenzplatze Cachoeira dos Tombos enden.

Bei der Station Porto de Carangola soll ferner eine andere Strecke abgezweigt werden, welche, nach Westen den Fluß Muriahé aufwärts begleitend, das Städtchen Nossa Senhora da Lage erreicht.

Die Eisenbahn von Carangola projektirt auch eine Zweigbahn von der Station Villa Nova nach dem Orte Limeira, am Itabapuana, zu senden, doch hat es damit noch weite Wege und wohl nicht weniger mit der Verlängerung der Hauptbahn von São Eduardo über den Fluß Itabapuana hinüber in die Provinz Espirito Santo hinein bis zum Orte Cachoeira, der seinerseits wieder von der Hauptstadt der oben genannten Provinz, Victoria, mittelst einer Bahn, die schon im Bau begriffen, erreicht werden soll.

Alle diese im Winkel der drei Provinzen gelegenen Bahnen durchziehen sehr fruchtbares, bisher aber wenig entwickeltes Land.

Die Entfernungen sind groß, die Behandung des Produkts ist schlecht, und deshalb sind die Preise sehr gering. Es wird besonderer Sorgfalt bedürfen, diese Gegenden zu heben, und bei den jetzigen hohen, selbst exorbitanten Frachtpreisen ist es leicht möglich, sollte fernerer Rückgang des Kaffeewerthes eintreten, daß allgemeine Entmuthigung den bisherigen so großen, auf jene Distrikte gestützten Hoffnungen folgt.

In der Provinz São Paulo ist zunächst die

11) Nord-Eisenbahn (Estrada de Ferro do Norte) zu erwähnen. Sie verbindet die Reichshauptstadt mit der Provinzialhauptstadt, denn sie führt vom westlichen Endplatze der Dom Pedro II.-Staatsbahn nach São Paulo. Sie besitzt eine Spurweite von 1 Meter und eine Länge von 231 Kilometern.

12) Die erste in Brasilien von Englischen Aktionären angelegte Eisenbahn ist jene, welche vom Hafenplatze Santos über die Stadt São Paulo nach dem Orte Jundiahy führt. Sie hat eine Spurweite von 1,60 Metern und eine Länge von 139 Kilometern. Da fast aller Kaffee, der in Santos zur Verschiffung gelangt, auf ihren Schienen dahin geführt wird, so ist ihre finanzielle Lage eine ausgezeichnete, wie auch der hohe Stand ihrer Aktien am Markte von London beweist. Bei eingeschossenen 20 Pfd. Sterl. pro Aktie werden dieselben zu 38 Pfd. Sterl. 10 Schill. verkauft.

13) Eisenbahn Bragantina. An die obengenannte Englische Bahn lehnt sich bei der Station Belem ein Privatunternehmen an, das allerdings erst im Bau begriffen ist und eine Eisenbahn über Atibaia nach Bragança herstellen soll. Die Spurweite wird 1 Meter betragen und die Länge 53 Kilometer erreichen.

14) Eisenbahn Sorocabana. Diese Bahn führt von São Paulo über das Städtchen Sorocaba nach dem Orte Baquetava, welcher durch seine reichen eisenhaltigen Erze berühmt ist. Die Spurweite ist 1 Meter und die Länge 158 Kilometer. Man geht mit dem Plan um, die Bahn tief ins westliche Innere weiter zu leiten, und sucht die Stadt Tiete am Flusse gleichen Namens zu erreichen, wo dieser bereits schiffbar ist. Weiter unten ist das Städtchen Lenções gelegen, wo schon größere Kaffeepflanzungen angelegt worden, die der Sorocabahn viele Fracht zuführen werden.

15) Eisenbahn des Westens. Sie schließt sich an die Endstation der Englischen Bahn in Jundiahy an und führt über Campinas nach dem Städtchen Rio Claro, nachdem sich kurz vor dem Erreichen dieses Ortes bei der Station Cordeiros ein Zweig gegen Norden gewandt hat und die Villa do Porto de João Ferreira am Flusse

Mogy-guassu, Nebenfluß des Rio Pardo, erreicht. Die Länge der Bahn ist bis Rio Claro 134,500 Kilometer und mit dem Zweige nach Porto de João Ferreira 222,500 Kilometer im Ganzen.

Auch diese Bahn verfolgt großartige Erweiterungspläne, die den fernen Rio Paraná im Auge haben und schwerlich weniger denn 1000 Kilometer umfassen. Nach solchen Plänen soll einerseits von Rio Claro aus das Flußbett des Rio da Onça und des Rio Turoo aufgesucht und verfolgt werden, um zum Rio Grande und zum Städtchen Santa Anna, am Paranahyba, zu gelangen, der mit dem Rio Grande zusammen den Rio Paraná bildet. Auf anderer Seite soll von Porto de João Ferreira aus, entlang der Flüsse Mogy-guassu und Pardo, der Rio Grande aufgesucht werden und am letzteren Flusse eine Vereinigung mit der von Rio Pardo kommenden Bahn stattfinden.

Die weiteren Strecken nun, welche diese Bahnen befahren sollen, sind von besonderer Fruchtbarkeit, wie sich denn der Boden des größten Theiles der Provinz São Paulo vorzüglich zum Kaffeebau eignet.

16) Von der wichtigen Station der obegenannten Bahn aus, Campinas, welche den Centralpunkt einer weiten und reichen Kaffeegegend bildet, beginnt eine andere Bahn, „Mogijana" genannt. Sie erreicht in paralleler Richtung mit der Bahn des Westens, nachdem sie einen Zweig von 30 Kilometern bei der Station von Jaguary nach dem Städtchen Ambaro abgesandt, 173 Kilometer durchlaufend, nördlich das unweit der Grenze von Minas Geraes gelegene Casa Branca. Die Spurweite dieser Bahn beträgt 1 Meter.

17) Als letzte in der Provinz São Paulo bereits vollendete Bahn ist jene der Gesellschaft „Ituana" zu nennen. Sie verläßt den Knotenpunkt Jundiahy in nordwestlicher Richtung und erreicht nach einem Laufe von 70 Kilometern das Städtchen Itú, vorher den noch unschiffbaren Fluß Tieté überschreitend. Bei der Station Itaicy sendet sie jedoch gegen Norden einen Zweig, der bis zum Städtchen Piracicaba am Flusse gleichen Namens, Nebenfluß des Tieté, führt und eine Länge von 92 Kilometern hat. Die Gesammtlänge dieser Bahn beträgt somit 162 Kilometer und ihre Spurweite ist 1 Meter.

18) Es ist nun schließlich nur noch eines Planes zu erwähnen, der eine von der Stadt São Paulo in südwestlicher Richtung die Serra von Paranapiacaba ersteigende Bahn betrifft. Auch sie soll Kaffeegegenden dienen; indessen ist die Ausführung des Planes noch ungewiß.

Damit schließt die Liste der Eisenbahnen, welche in den Kaffeedistrikten existiren und im Werden begriffen sind.

Stillstand ist nicht vorhanden, und neuer jungfräulicher Boden wird täglich mehr der Kaffeekultur gewonnen, nicht allein in Substitution erschöpfter Ländereien, sondern auch in Ausdehnung der ganzen Pflanzungsfläche.

Alle diese Bahnen, soweit sie nicht Eigenthum des Staates oder der Provinzen sind, genießen, mit einer einzigen Ausnahme, nämlich der Mauábahn in der Provinz Rio de Janeiro, Subventionen der Staats- oder Provinzialregierungen, und diese bestehen gemeiniglich in einer Zinsgarantie von 7 pCt. pro anno. In einigen Fällen haben die Eisenbahngesellschaften jedoch für eine andere Art Subvention optirt, indem sie die Beisteuer der Regierung von einer gewissen Summe auf jedes Kilometer in Anspruch nahmen.

Die seitens der Staatsregierung übernommenen Garantien belaufen sich, das ganze Reich betreffend, auf 167 862 572 480 Réis (335 735 144 Mark), doch ist hierbei zu bemerken, daß einzelne der Bahnen eine so bedeutende Einnahme haben, daß die Garantie der Regierung nicht in Anspruch genommen wird, daß vielmehr Restitutionen auf frühere Zahlung stattfinden.

Ermäßigung der Frachttarife.

Aus den meisten der von den verschiedenen Eisenbahngesellschaften publizirten Daten geht hervor, daß ihre finanzielle Lage im Allgemeinen günstig ist, daß sie ihren Kapitalien ansehnliche Interessen gewähren und gewähren werden.

Die Beförderung von Passagieren und Produkten wird in Brasilien nun nicht allein von Privatgesellschaften, sondern selbst von der Centralregierung und ebenso von den Provinzialregierungen als ein Geschäft der Ausbeutung oder des Verdienstes behandelt, statt als ein gemeinnütziges Institut, das eben nur dem allgemeinen Wohle zu dienen habe. So liegt allen Tarifen das Prinzip zu Grunde, Post- und Frachttarife auf die möglichst hohe Grenze zu treiben, statt durch ihren niedrigsten Stand die Zunahme des Verkehrs und damit den allgemeinen Wohlstand zu befördern.

Ohne hier auf das Detail der Tarife einzugehen, dürfte doch angesichts der Stellung der verschiedenen Gesellschaften in ihren finanziellen Resultaten nicht zu verkennen sein, daß eine Reduktion der Frachten wohl möglich und deshalb der Lage der Kaffeekultur gegenüber nöthig ist.

Es möchte hier der Platz sein, auch anderer Spesen zu gedenken, die schwer auf der Kaffeeproduktion lasten und deren Verminderung zu hoffen ist.

Diese hohen Spesen werden durch die Kommissionen und Verdienste herbeigeführt, welchen der Kaffee am Markte von Rio de Janeiro ausgesetzt ist.

Das Produkt geht nämlich nicht direkt über von der Hand des Kommissionärs, jenes Vermittlers, der mit dem Pflanzer in Verbindung steht, in diejenige des Exporteurs. Zwischen beiden steht noch eine dritte Persönlichkeit, der Kaffeehändler.

Die Intervention dieses Mannes hatte in früheren Jahren ihre Berechtigung und ist auch heute wohl in manchen Fällen nicht zu umgehen, aber es scheint, daß dieselbe mehr und mehr entbehrlich werde.

Ehemals kam der Kaffee in Säcken von je 128 Pfund Portugiesisch aus dem Innern an, während der Export in Säcken von 160 Pfund Portugiesisch vor sich ging. Heute beträgt das Gewicht des Exportsackes 60 Kilogramm oder 120 Pfund und ist somit dem vom Pflanzer gesandten Gewichte fast gleich.

Ehemals geschah die Versendung des Kaffees mit Segelschiffen, die durchschnittlich 3000 bis 6000 Säcke nahmen, und meist in gewissen Qualitätssortimenten, die an verschiedenen Stellen zusammengesucht werden mußten. Da nun die Pflanzer ihr Produkt nur nach und nach, je nachdem dasselbe präparirt, das heißt getrocknet und fertig wird, die gesandten verschiedenen Partien aber keineswegs gleichmäßig waren, sandten, so lag auf der Hand, daß in Rio eine Ansammlung verschiedener gleichmäßiger Arten bei verschiedenen Kommissionären und Korrespondenten der Pflanzer erforderlich war, daß auch Umstürzungen und Vermengungen der verschiedenen eingegangenen Sendungen zur Erreichung gewünschter Gattungen nöthig wurden, Manipulationen, die weder für den Kommissionär, welcher eben auf den raschen Verkauf des Produkts seines Kommittenten, der ihm im Allgemeinen größere Summen schuldete, bedacht sein mußte, noch für den Exporteur, der zu gewissem Zeitpunkt eine ganze Ladung zur Befrachtung des von ihm gecharterten Schiffes bereit haben mußte, im Bereiche der Möglichkeit liegen. Beide hatten damit Zeit und Geld verloren, und so war denn eine Mittelsperson nöthig, welche den Kommissionären abkauft, um den Exporteuren zu verkaufen. Daß dabei das Produkt außer den schon früher erwähnten 3 pCt. des Kommissionärs eine weitere Last, die

bei dem Risiko durchschnittlich nicht unter 5 pCt. betragen dürfte, zu tragen hat, liegt auf der Hand.

Mit der Zeit haben sich aber die Umstände geändert, und mehr und mehr treten die Verschiffer in direkten Verkehr mit den Kommissionären. Große Dampfer bringen Rio de Janeiro und Santos in Verbindung nicht allein mit den größern, sondern auch mit fast allen kleineren Häfen Europas; denn die betreffenden Dampferlinien übernehmen die Beförderung nach allen Richtungen. Es ist deshalb nicht mehr erforderlich, daß Ladungen von 3000 bis 6000 Säcken nach irgend einem größeren Markte aufgemacht werden, sondern leicht und prompt können Aufträge auch auf geringe Quantitäten ausgeführt werden.

Da ist es dann schon möglich, auch kleinere Lots einzuhandeln, und die unbedingte Nothwendigkeit des vermittelnden Kaffeehändlers schwindet.

Nicht zu verkennen ist freilich, daß solcher Wechsel nicht ohne Schwierigkeit von Statten gehen kann; denn ein größeres Kapital dürfte für den Kommissionär zur Bedingung werden, der ja den Ansprüchen des vorschußbedürftigen Pflanzers genügen soll und dann immerhin wenigstens einige vermehrte Verzögerung in der Realisation seiner Vorräthe gewärtigen muß.

Der dritte und vierte Punkt, die Einwanderung von Europäern und Asiaten, haben im Laufe dieses Berichtes schon Erwähnung gefunden.

Der fünfte Punkt betrifft die Ermäßigung des Exportzolles, der ja allerdings hart genug auf dem Produkte lastet. Er beträgt für Kaffee im Ganzen 13½ pCt. auf den Werth, wovon das Staatsschatzamt 9½ pCt. und die Provinzialkassen 4 pCt. empfangen.

Seit langer Zeit ist gegen die Ausfuhrzölle gekämpft und deren theilweise oder gänzliche Beseitigung gefordert worden, ohne daß dem Verlangen jemals gewillfahrt worden wäre. Wohl wenige Brasilianische Staatsmänner mögen vorhanden sein, welche nicht das Schädliche der angegriffenen Abgaben erkennen sollten, und noch in seinem Berichte an die Legislative vom 10. Januar d. J. erklärt der Finanzminister Folgendes:

„Diese unternommenen und zum Theil bereits ausgeführten Verbesserungen haben eine fühlbare und raschere Vermehrung in einigen Theilen der Einnahmen herbeigeführt, auf denen die Hoffnung der Solidität unserer Budgetquellen beruht und die wir kräftigen müssen, damit zu Zeiten, die nicht ferne sein können, wir nicht der Gnade unserer Zolleinnahmen überlassen sind und damit wir die Ausfuhrzölle vermindern können, welche die Lage unserer Produkte auf fremden Märkten sehr ungleich gestalten und zumal auf jenen, wo unsere gleichen Artikel mit großem Vortheile eingeführt werden."

„Es ist in der That beklagenswerth, daß wir von uns verurtheilte Hülfsquellen noch nicht entbehren können, ohne auf Verbesserungen zu verzichten, die uns befähigen sollen, eine freiere finanzielle Politik, zur Förderung des Fortschritts unserer Industriezweige, zu betreiben."

Nach dem Berichte des Ministers hat sich die finanzielle Lage des Reiches gebessert, aber damit eine Einnahme, wie jene der Exportzölle, ausgemerzt oder vermindert werde, sind bedeutende Ueberschüsse gewaltiger Art oder die Eröffnung neuer Quellen erforderlich, welche reichlich fließen. Von allen Seiten jedoch erheben sich täglich vielfache und wachsende Ansprüche an den Staatshaushalt, und in demselben Augenblicke, wo für eine Ermäßigung der Ausfuhrzoll-Einnahmen gearbeitet wird, tritt auch eine Propaganda für Schutz der nationalen Industrie, Erhöhung der schon exorbitanten Einfuhrzölle, ein, aus der nothwendiger Weise eine Verminderung der Einfuhr und Abnahme der Staatseinnahmen entstehen muß.

Und dieser Staatsschatz ist schon jetzt stark belastet, denn nicht allein erreichen Zinsgarantien für Eisenbahnen und für Centralzuckersiederei-Anstalten schon sehr beträchtliche Kapitalsummen, sondern sie vermehren sich noch fortwährend durch neue Bewilligungen.

Die ersteren betragen	167 862 572 000 Réis,
die letzteren	19 700 000 000 „
im Ganzen	187 562 572 000 Réis

oder ungefähr 375 Millionen Mark; eine große Summe der Responsabilität, auch dann noch, wenn man in Anschlag bringt, daß einige der betreffenden Bahnen dieselben bereits nicht länger in Anspruch nehmen, sondern die garantirten Zinsen von 7 pCt. decken und überschritten haben. Es ist aber nicht zu vergessen, daß bei Gesammteinnahmen von ungefähr 123 283 000 000 Réis oder 246 566 000 Mark die Ausgabe für Zinsen der Staatsschuld, obige Garantien nicht berücksichtigt, 48 842 870 000 Réis oder ungefähr 97 685 740 Mark, gleich 40 pCt., beträgt.

In den Finanzjahren seit 1877/78 waren die Einnahmen aus den Ausfuhrzöllen folgende:

1877/78	15 849 365 000	Réis	oder 31 699 000	Mark,
1878/79	17 568 122 000	„	„ 35 136 000	„
1879 80	18 218 979 000	„	„ 36 437 000	„
1880/81	19 600 000 000	„	„ 39 200 000	„

bei einer Gesammteinnahme von:

1877/78	108 177 273 000	Réis	oder 216 354 546	Mark,
1878/79	110 758 802 000	„	„ 221 519 504	„
1879/80	119 246 917 000	„	„ 238 493 834	„
1880/81	126 344 586 000	„	„ 252 689 172	„

oder beziehungsweise:

1877/78	14,7 pCt.,
1878/79	15,9 „
1879/80	15,3 „
1880/81	15,5 „

Es ist nicht leicht, für eine solche ergiebige Einnahmequelle eine Kompensation zu finden, und wenn man bedenkt, daß es bis jetzt nicht möglich gewesen, den Pflanzer, den Landmann überhaupt, in das direkte Abgabensystem hineinzuziehen, daß er, mit Ausnahme einer oder der anderen munizipalen Bagatelle, gar keiner Erhebung unterworfen ist, daß ihn keine Gebäude- oder Grund-, keine Gewerbe- und keine Sklavensteuer trifft und daß er zu den Staatsabgaben nur durch den im Preise der von ihm verhältnißmäßig wenig konsumirten Importartikel liegenden Einfuhrzoll beiträgt, so ist es wohl nicht ungerecht, daß er wenigstens durch die direkte Belastung seines Produktes herangezogen werde, um die Staatslasten mit zu tragen.

Werden die Ausfuhrzölle abgeschafft oder verringert, so ist das Aufthun neuer Quellen erforderlich; soll Gerechtigkeit der leitende Faktor sein, so muß die Agrikultur entsprechend mit Steuern belastet werden. Diese Steuern aber treffen natürlich das Produkt selbst, und es ist deshalb wohl zu fragen, ob die Abschaffung der betreffenden Zölle den Einstandspreis des Produkts der Art ermäßigen, die Konkurrenzfähigkeit Brasiliens der Art vermehren wird, als man gewöhnlich erwartet.

Als sechstes Hülfsmittel ist die Bildung von Territorialbanken aufgestellt worden.

Der Gedanke der Schaffung solcher Institute ist nicht neu. Man hatte schon 1875 die Absicht, eine Territorialbank mit Emissionsrecht von durch die Brasilianische Regierung in Goldwährung garantirten Hypothekenwechseln zu fundiren, deren Cirkulation bis zu 400 000 Contos de Réis erreichen durfte.

Aus der Sache wurde damals nichts, obgleich das betreffende Gesetz die Bewilligung der Kammern erhielt und durch Dekret Nr. 2687

vom 6. November 1875 publizirt wurde und trotzdem die Begründung desselben tiefe Noth der Agrikultur und somit das Bedürfniß aufs dringendste darzuthun schien.

Der finanzielle Zustand der Pflanzungen bedarf noch einiger Betrachtungen: Wenn im Laufe dieses Berichtes erwiesen worden, daß die Agrikultur an und für sich keineswegs in verzweifelter Lage sich befindet, daß bei Oekonomie und Umsicht die Resultate im Allgemeinen nicht ungünstig sind, daß selbst bei wohl exceptionell geringen Einnahmen durchschnittlich ein Zins, wenn auch ein sehr bescheidener, gewonnen wird, so ist doch keineswegs damit gesagt, daß nicht der Schattenseiten sehr viele vorhanden sind.

Die Pflanzungen sind in manchen Fällen mit sehr großen Schuldsummen belastet, die hoch verzinst werden müssen; 12, 14 und 15 pCt. und mehr pro Jahr werden erhoben und bringen bei niedrigen Kaffeepreisen Verschuldung hervor. Auch ist bei Zeiten hoher Kaffeepreise die Lebensweise vieler Pflanzer nicht immer eine sparsame und kluge gewesen, sondern, auf ununterbrochene fette Jahre rechnend, hat man sich auf eine Wendung zum Schlimmen nicht eingerichtet.

Daher die Gewißheit, daß, mag auch die Grundlage der Agrikultur im Allgemeinen in der Gegenwart nicht gefährdet sein, doch Ausnahmen nicht mangeln und mancher Plantagenbesitzer mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hat.

Bekanntlich hat die Banco do Brazil im Jahre 1866 die gesetzliche Pflicht übernommen, einen Theil ihrer Fonds, im Bereiche ihrer Thätigkeit, dem Bodenkredite zu widmen. Die eingegangene Verpflichtung war neu, aber die Wirkung kaum merklich, denn auch ohne jene waren der Agrikultur in hypothekarischer Weise bereits bedeutende Vorschüsse geleistet worden.

Die zu zahlenden Zins- und Amortisationsquoten betragen jährlich 10 pCt., und die vorgeschossene Summe beläuft sich augenblicklich auf 30 951 633 401 Réis (61 900 000 Mark), die auf folgende Theile des Reiches vertheilt sind:

Munizipium der Hauptstadt des Reiches und der Hauptstadt der Provinz Rio de Janeiro, Nictheroy	1 753 257 180	Réis,
Provinz Rio de Janeiro	13 405 837 030	„
„ São Paulo	10 459 795 400	„
„ Minas Geraes	5 108 963 763	„
„ Espirito Santo	223 779 800	„

Die Wirksamkeit der Banco do Brazil ist, was den Bodenkredit betrifft, wie man sieht, gänzlich den Provinzen des Centrums, also auch vornehmlich der Kaffeekultur, gewidmet; daß sie nicht genügen kann, wo, wie bekannt, die Verschuldung der Pflanzer das Fünffache der genannten Summe betragen soll, liegt auf der Hand.

Es ist unter solchen Verhältnissen nicht wunderbar, wenn im vergangenen Jahre Männer zusammentraten, um zur Gründung eines großen Bodenkredit-Instituts zu schreiten und der Agrikultur die nöthigen Mittel zu verschaffen, vorhandene Schwierigkeiten zu besiegen und eine weitere Entwickelung zu erlangen.

Das Gesetz von 1875 hatte unter anderen folgende Bestimmungen getroffen:

1) Garantie seitens der Regierung von 5 pCt. pro Jahr und Amortisation von durch eine Bodenkreditbank ausgegebenen Hypothekenwechseln.
2) Diese Bestimmung ist nur auf eine Bank anwendbar, deren Emission in Europa stattfindet und die auf ländliches Grundeigenthum nicht über 7 pCt. Zinsen pro Jahr und nur auf 5 bis 30 Jahre kalkulirte Amortisation hinaus anleihet.
3) Diese Anleihen und die Zahlungen von Annuitäten sind zum Kurse von 27 Pence für 1000 Réis zu machen.
4) Der Sitz der Bank soll in Rio de Janeiro sein.
5) Die Regierung soll den Präsidenten, die Direktion und eines der Administrationsmitglieder in Europa ernennen.
6) Das ganze Kapital der Bank, für deren Emission die Regierung Garantie übernimmt, soll nicht 40 000 000 Milréis (80 000 000 Mark) überschreiten.
7) Die Bank soll im Schatzamte in Polizen der öffentlichen Schuld 10 pCt. der Emissionssumme, welche sie ausgiebt, deponiren, bis die Summe ihres Gesellschaftskapitals kompletirt ist, und sie soll die Zinsen dieses Depots genießen, das als Garantie der Emission zu betrachten ist.
8) Vom Nettoprodukt der Einnahme der Bank sollen 20 pCt. für den Reservefonds abgezogen werden, nachdem 9 pCt. als Dividende auf das realisirte Kapital zur Vertheilung abgenommen. Ist noch Ueberschuß des Nettoprodukts vorhanden, so kann die Dividende auf 12 pCt. erhoben werden und gehört der Rest zum Reservefonds.
9) Dauer der Bank 40 Jahre.
10) Der Bank ist auch erlaubt, Landeigenthümern auf kurzen Termin zu 7 pCt. pro Jahr auf Pfand von Ackerwerkzeugen, Früchten auf dem Baum und Ernten bestimmter Jahre, auch auf Viehstand und andere Utensilien, die nicht im Hypotheken-Instrument aufgeführt sind, anzuleihen.

    Dieses Pfand, welches im Besitz des Leihers verbleibt, soll dasselbe Recht des kommerziellen Pfandes genießen und in den Hypothekenregistern zur Garantie des Verleihers angeschrieben werden.

Auf diese Basis hin wurde nun zu Anfang des vorigen Jahres der Regierung von hiesigen Bankiers unter Mitwirkung Französischer Finanzfirmen ein Bankprojekt zur Genehmigung unterbreitet, das als Kapital 20 000 000 Milréis (40 000 000 Mark) adoptirte, welches in Serien von 25 pCt. ausgegeben werden sollte, und auch das Recht in Anspruch nahm, nach Kompletirung der ersten 20 000 000 Milréis das Kapital auf das Doppelte zu vermehren. Die Hypothekenwechsel sollten in Europa zu 5 bis 7 pCt. pro Jahr, je nach Entschluß der Direktion, ausgegeben werden; auch so die von Landeigenthümern zu zahlenden Zinsen nicht höher als 7 pCt., und die Berechnung der Amortisationstermine gemäß der Zahl von 5 bis zu 30 Jahren. Es seien nur 50 pCt. auf den abgeschätzten Werth des Grundeigenthums anzuleihen. Der Kurs von 27 Pence für 1000 Réis solle reguliren, sowohl für die Anleihen, für die außerordentlichen Amortisationen, als auch für die Annuitätenzahlungen seitens der Schuldner. Diese haben jährlich eine Kommission von 1½ pCt. an die Bank zu erlegen, und zwar gleichzeitig mit den Zins- und Amortisationszahlungen.

Aus dem so formulirten Projekte ist aber bisher nichts geworden, und nachdem nun gar in Paris, durch den Börsenkrach im letzten Januar, dem Unternehmungsgeist überhaupt starker Abbruch geschehen, ist wenig Hoffnung vorhanden, daß sich noch Kapitalien für fremde Pläne finden.

Aber nicht darin hat die einzige Schwierigkeit gelegen, die sich gegen die Unternehmer erhoben; die Regierung, obgleich zur Bewilligung von Zinsgarantien durch das Gesetz von 1875 autorisirt, hatte es, angesichts der keineswegs behaglichen Lage Brasilianischer Finanzen, nicht für gut befunden, eine Verantwortlichkeit zu übernehmen, und hatte beschlossen, den Punkt „Garantie" dem Beschlusse der Kammern zu reserviren. Darüber ist nun Jahr und Tag vergangen, und man darf annehmen, daß an eine Realisation des Projektes, das

unter jeder Bedingung ausländischer Hülfe bedarf, vor der Hand nicht zu denken ist, und daß die Europäischen Märkte vor der Hand sich mit Brasilianischen Bodenkredit-Hypothekenwechseln nicht zu befassen haben werden.

Das gegenwärtige Ministerium soll, gleich seinem Vorgänger, dem Belasten des Staatsschatzes mit solchem Onus abhold sein. Man darf das nur als wünschenswerth bezeichnen, da, wie sehr man sich auch von Besorgniß um die nächste Zukunft Brasilianischer Agrikultur frei halten mag, doch für fremdes Kapital nicht grade die beste Anlage in einem Objekt erblickt werden kann, das durch keine Kataster oder andere öffentliche Register und Vermessungen festgestellt, durch kein vollkommenes Hypothekengesetz gesichert und dessen Werth überdies durch die mehr oder weniger fragliche Existenzdauer eines anderen Instituts, der Sklaverei, bedingt ist.

So wird die durch die Agrikultur so lebhaft geforderte finanzielle Hülfe wohl sobald nicht vom Auslande erscheinen, und jene wird nach wie vor auf die verhältnißmäßig spärlichen Kapitalien angewiesen sein, welche das eigene Land ihr zu bieten vermag.

In São Paulo hat denn auch mit Anfang dieses Jahres die Existenz einer Boden-Kreditbank begonnen, welche Garantie der dortigen Provinzialregierung für ihre Hypothekenwechsel-Emission erlangt hat.

Die Schaffung von Centralinstituten für die Bearbeitung der Landesprodukte hat sich bereits hinsichtlich des Zuckers als sehr vortheilhaft erwiesen, wie das die seit zwei Jahren erfolgte Konzessionirung von zwölf Etablissements in den Provinzen Espirito Santo, Rio de Janeiro und São Paulo unter staatlicher Zinsgarantie von 6 und 7 pCt. ergiebt, von denen schon manche in emsiger Thätigkeit begriffen sind; ihr Kapital beträgt 6 800 000 Milréis (13 600 000 Mark), und die jährliche Produktion von elf dieser Etablissements ist auf 9 140 000 Kilogramm angegeben.

Bekanntlich werden diese Institute, dem Prinzipe der Theilung der Arbeit ihre Existenz verdankend, am passendsten Centralpunkte der Zuckerplantagen angelegt und daselbst die perfektesten Maschinen aufgestellt, um das von den umwohnenden Pflanzern angelieferte Zuckerrohr zu verarbeiten.

Unverkennbar hat sich in den letzten Jahren, Dank dieser Neuerungen, der Zuckerbau wieder gehoben und verspricht weiteren Aufschwung. Es kann das auch nicht in Erstaunen setzen, wenn man bedenkt, wie die jetzt verwandten mächtigen Maschinen modernsten Baues aus dem Rohr auch den letzten Tropfen Saftes herauspressen, während unter der Anwendung der früheren, jedem einzelnen Pflanzer gehörigen, primitiven Pressen, auch nicht eine annähernde Menge entzogen wurde. Dabei ist die Ersparung der kostspieligen Arbeit außerordentlich wichtig, und der Pflanzer ist im Stande, seine ganze Kraft dem Bearbeiten des Bodens zu weihen.

Ein gleiches System fehlt noch dem Kaffeebau, und dennoch ist es nicht zweifelhaft, daß auch in diesem Zweige der Agrikultur die Einführung von Centralinstituten zur Bearbeitung des Produktes kaum geringere Vortheile hervorbringen würde.

Heute beschäftigt sich der Pflanzer nicht allein mit der wirklichen Landbearbeitung, sondern auch mit dem langwierigen Bearbeiten des Produktes, welches von ganz besonderer Wichtigkeit ist. Bei dieser subtilen Manipulation müssen dieselben groben Hände, welche kurz vorher noch mit dem Hantiren der schweren Hacken beschäftigt waren, wirken.

Will der Kaffeepflanzer in der Konkurrenz mit seinen Nachbarn nicht unterliegen, so muß er, wie klein oder groß auch immer sein Ertrag sein mag, doch immer dieselben kostspieligen Maschinen führen, die für die Bearbeitung des Kaffees successiv eingeführt werden.

Es ist möglich, daß die Theilung der Arbeit auf der Kaffeepflanzung, das heißt die Einführung von Centralinstituten, zur Lösung der Arbeitsfrage überhaupt im weitesten Sinne beitragen wird, denn sie läßt zu, abgesehen davon, daß auch die kleinsten Plantagen sich eine vorzüglichere Leistung ihres Produktes sichern können, daß damit die Parzellirung des Bodens realisirbar oder rentabel wird, daß der Pflanzer die agrikultorische Bearbeitung seines Besitzes, also die Kaffeekultivirung, gänzlich der freien Arbeit, das heißt Einwanderern, überläßt und für sich gewissermaßen den industriellen Theil des Unternehmens, die Bearbeitung des Produktes, die Waschung, Trocknung, Entschälung, Enthülsung, Sortirung des Kaffees, zu welchen Manipulationen eben große Mittel durch Herbeischaffung entsprechender Maschinen gehören, reservirt. Es würde sich unter solchem Systeme augenscheinlich ein sehr einfaches gegenseitiges Verhältniß herstellen lassen, das die Bebauung der Pflanzungen und die Erhaltung der Kultur mittelst freier Arbeit auch unter Aufhören der Sklaverei sichert.

Anfänge solchen Systems findet man schon hier und da; so zieht ein Pflanzer der Provinz Rio de Janeiro aus fast abgewirthschaftetem, mit Sklaven nicht mehr zu bearbeitenden Lande durch Verpachtung desselben an freie Portugiesische Arbeiterfamilien heute wiederum schon als verloren betrachtete Vortheile, indem die neuen Arbeiter unter Anwendung größerer Sorgfalt und Konzentrirung rationellerer Arbeit auf den speziellen, ausschließlichen Zweck des Bodenbaues den vorhandenen Kaffeepflanzungen noch Vieles abzugewinnen verstehen, und indem sie selbst unter Bearbeitung des von ihnen gelieferten Produktes einmal Pacht und ferner Remuneration für ihre Arbeit einheimsen.

Einer Verbesserung des Produktionsmodus und damit der Erhöhung des Werthes des Kaffees ist noch weiter Raum geöffnet. Die Anwendung von vervollkommneten Apparaten zur Bearbeitung des Kaffees ist noch Ausnahme, Regel vielmehr das Verbleiben bei alten Gewohnheiten.

Auf großen Pflanzungen findet man heute allerdings gute Einrichtungen zum Trocknen des Kaffees, aber im Allgemeinen bedient sich der Pflanzer noch der aus Lehm hartgestampften Terrains, welche dem Kaffee einen erdigen Geschmack verleihen und der Farbe der Bohnen schädlich sind.

Niemand kann leugnen, daß in den letzten 20 Jahren sehr bedeutende Verbesserungen eingeführt worden, daß Amerikanische, Englische und auch Deutsche Häuser wetteifern, dem Pflanzer jene Maschinen und Utensilien zu liefern, welche ihren Zwecken am besten dienen, und daß in dieser Hinsicht täglich neue Erfindungen den Weg zur Vervollkommnung bahnen; aber auf anderer Seite zeigt die Thatsache, daß Brasilianischer Kaffee noch auf niedrigerer Stufe steht, als das Produkt der meisten konkurrirenden Länder, wie wenig im Grunde noch geschehen, wie viel noch zu thun ist. Die seit Jahren eingetretene Verbesserung in der Qualität Brasilianischen Kaffees zeigt, daß die Mangelhaftigkeit nicht etwa ein unabänderlicher, der Bodenbeschaffenheit entsprechender Zustand ist, sondern beweist, daß es nur an Sorgfalt in der Zubereitung gefehlt hat.

Es ist wahrscheinlich, daß jetzt, wo der Preis des Kaffees so reduzirt worden und wo augenscheinlich auf den geringern Sorten die Unkosten des Transports schon unverhältnißmäßig schwer lasten müssen, man der Behandlung größere Aufmerksamkeit widmen und besser begreifen wird, wie nöthig es ist, die alten Gewohnheiten zu

verlassen und diejenigen Verbesserungen zu adoptiren, die durch die Erfahrung bereits zur Anerkennung gelangt sind.

Auch in dieser Hinsicht wäre es von außerordentlichem Vortheile, wenn die Einführung von Centralinstituten die Verbesserung des Produktionsmodus erleichtern würde; denn die Schwierigkeit ist groß und nicht zu verkennen, welche den Besitzern kleiner Pflanzungen oder solcher, die sich in entfernten Gegenden ansiedeln, wie an der Grenze von Espirito Santo, wie im Distrikte von São Paulo de Muriahé und in den fast noch unbekannten Regionen der Provinz São Paulo, entgegensteht, um, jeder für sich, diejenigen Maschinen und Utensilien anzuschaffen, die zu einem lukrativen Kaffeebau heute stets erforderlicher werden.

Wenn man die Wirthschaft der einzelnen Pflanzungen prüft, so findet man, daß bei einigen auch der Ertrag verkaufter Lebensmittel eine Rolle spielt, während andere keine Einnahme daraus ziehen, sondern Alles konsumiren, was sie an Lebensmitteln produziren.

Die auf den Pflanzungen hervorgebrachten Lebensmittel bestehen hauptsächlich in Mais, schwarzen Bohnen und Mandiocamehl, und alle diese Artikel sind von besonderer Wichtigkeit, Bohnen und Mandiocamehl für die Sklaven, Mais für die Zugthiere und die Schweinezucht und da die letztere wieder durch den gewonnenen Speck ein hervorragendes Nahrungselement der Sklaven bildet, das in beträchtlicher Weise das kostspielige gedörrte Fleisch, welches im Rio-Markte vom Rio de la Plata und von der Provinz Rio Grande do Sul angekauft werden muß, ersetzt.

In Jahren der Mißernte solcher Lebensmittel, deren Wachsthum und Reifen vorzüglich vielen störenden Einflüssen unterworfen ist, sind die Pflanzer, welche sich nur auf das Anbauen des Allernothwendigsten beschränkt, häufig aber noch auf die Nachbarn verlassen haben, in der bedrängtesten Lage, und es wird dann die Importation vom Auslande, freilich unter den exorbitantesten Preisen, in Anspruch genommen.

Die Preise des Mais schwanken deshalb am Markte von Rio in ganz besonderer Weise, und zu Zeiten sind für den Sack von 80 Kilogramm nur 5500 Réis, zu anderen Zeiten aber 10 000 Réis bezahlt worden. Nicht anders geht es mit den übrigen schon genannten Produkten.

Es wird eingewandt, daß, sollten die Pflanzer, statt alle Kräfte auf den Kaffee zu konzentriren, sich auch dem Bau der genannten Lebensmittel und namentlich des Mais in solcher Weise hingeben, daß sie zu jeder Zeit für den Bedarf der Agrikultur gedeckt seien, ihnen auch die großen Märkte von Rio de Janeiro und anderen Küstenplätzen, wo schon durch den großen Verkehr, namentlich die äußerst zahlreichen Pferdebahnen, ein enormer Konsum stattfindet, offen stehen müßten, damit sie für den Ueberschuß ihrer Produktion allezeit einen genügenden Abfluß finden möchten. Das aber sei keineswegs der Fall, denn die Frachten der Eisenbahnen seien derartig hoch, daß schon bei geringem Rückgang der Preise des Produkts unter der schweren Konkurrenz des Auslandes es unthunlich sei, den Ueberschuß an den Markt zu senden, und daß alsdann nichts übrig bleibe, als die Vorräthe thatsächlich versaulen zu lassen. Ein langes Bewahren der Lebensmittel in diesem heißen Klima ist natürlich unthunlich.

Es steht zu hoffen, daß durch das Einführen raisonnabler Eisenbahnfrachtsätze für Produkte, wie die genannten, das Benutzen aller Märkte des Landes allezeit offen stehe und dadurch ermöglicht werde, daß die Pflanzer ohne zu große Gefahren und in regelmäßiger Weise sich dem Bau derselben hingeben.

Nach den neuesten Erfahrungen darf man wohl zu dem Urtheil gelangen, daß die Wichtigkeit der Eisenbahnfrachten, des Verkehrsystems überhaupt, für die wirthschaftlichen Verhältnisse hier noch verkannt werden. Vor Kurzem hatte sich in der Hauptstadt eine neue kleine, für die hygienischen Zustände aber höchst wichtige Industrie aufgestellt, indem unternehmende Leute mit der Staatsbahn Dom Pedro II. aus dem fernen Minas Geraes täglich, zum Besten der heranwachsenden Generation, excellente frische und reine Milch an den Markt brachten, das mehr oder weniger in Rio selbst gewonnene, gefälschte Produkt allmälig verdrängend. Leider aber hat die Freude nicht lange gedauert, denn eine neue Interpretation des Frachttarifes hat eine derartige Vertheuerung herbeigeführt, daß die Versendung ein Ende nehmen mußte.

Dieses Beispiel zeigt, daß wohl nicht immer Alles geschieht, um die nationale Agrikultur in ihren Anstrengungen zu unterstützen, und daß, soll sich dieselbe mehr denn bisher auch mit der Produktion von Lebensmitteln befassen, soll sie vielseitiger werden und nicht einseitig ihre Kraft auf einen einzigen Artikel verwenden, es auch erforderlich ist, daß ihr dazu nicht die Wege verlegt werden, und daß sie nicht gegen das Ausland in eine ungünstige Lage gebracht werde.

Es ist nicht allzu lange her, daß an Einfuhr von Mais vom Auslande nicht gedacht wurde; die Zunahme des Dampfschiffsverkehrs und der Niedergang der Frachten im Allgemeinen haben aber darin einen Wechsel gebracht, und der Aufgang der Kaffeepreise mit ihrem alles absorbirenden Interesse hat den Rest gethan.

Unzweifelhaft aber kann es für die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes nur von großem Vortheil sein, wird der Anbau von Lebensmitteln auf den Pflanzungen wieder zum Aufblühen gebracht.

Es ist auch hier der Hang vorhanden, für gefühlte Uebel die Schuld auf fremde Schultern abzuwälzen.

Die verhältnißmäßig niedrigen Preise, welche Brasilianischer Kaffee auf auswärtigen Märkten erreicht, so giebt man an, sind nicht so sehr Folge der geringen Qualität, als vielmehr einer Art Konspiration des Auslandes, das dem nationalen Produkte glänzende Resultate nicht gönne. Es wird gesagt, daß guter Brasilianischer Kaffee in den Konsumländern stets unter fremdem Namen, schlechter fremder Kaffee aber unter Brasilianischer Bezeichnung verkauft werde, und daß bei solchem System Brasilien trotz aller Anstrengungen niemals Anerkennung erlangen, vielmehr stets große Einbuße erleiden werde.

Es bedarf wohl keiner Auseinandersetzung, daß solche Anklagen grundlos sind, und daß, wenn Brasilianischer Kaffee in der That nicht die erste Rolle spielt, das der Qualität des Produktes, seiner Produktionsweise beizumessen ist.

Daß man auf Ceylon, auf Java, daß man auf den Antillen seit unendlichen Zeiten viel mehr Sorgfalt auf die Bearbeitung, auf die Verpackung selbst, verwendet hat, ist bekannt, und es wäre unerklärlich, wenn dem nicht eine Kompensation folgen sollte. Brasilien hat erst seit kurzer Zeit, und das noch nicht einmal in allgemeiner Weise, in seinem Produktionsmodus einige Verbesserungen eingeführt, und deshalb darf nicht erwartet werden, daß der gute Wille allein zum Wechsel der Meinungen führen sollte.

Es ist begreiflich, daß der hiesige Exporteur, der Nordamerikanische oder Europäische Käufer, seine Waare so viel wie möglich anpreisen, daß er versuchen werde, den allerhöchsten Preis für sie zu erzielen. Kann er das damit erreichen, daß er der Waare einen andern Namen anhängt, so wird er der Versuchung, solches Mittel anzuwenden, kaum widerstehen. Der dadurch erhöhte Preis wird aber schließlich indirekt dem Brasilianischen Produzenten zu gute kommen, denn es wird doch Niemanden einfallen, zu wähnen, daß solcher Verdienst allein und stets in die Tasche des Verkäufers fließen und daß der hohe Preis

durch die vermehrte Nachfrage nicht alsbald auch in Brasilien die Anforderungen des Produzenten vermehren werde.

Wie dem auch sei, so hat man doch in Rio de Janeiro geglaubt dem vermeintlichen Uebel entgegentreten zu müssen. Brasilianischer Kaffee sei als solcher auf den fremden Märkten nicht bekannt und so müsse er denn bekannt gemacht, dem Publikum vorgeführt und dasselbe überzeugt werden, daß es nichts Besseres als Brasilianisches Produkt gebe.

Zu solchem Zwecke wurde in hiesiger Stadt am Ende vorigen Jahres eine von hiesigen Kaffeekommissionären, Kaffeehändlern und Exporteuren arrangirte Ausstellung abgehalten und damit ein System eröffnet, das für die Dauer bestimmt ist. Ausstellungen von hiesigen Kaffees sollen alljährlich wiederholt werden und die verschiedenen Muster dann nach den Hauptkonsumsmärkten, wie Berlin, Hamburg, Wien, Paris, London und New-York versandt, um auch dort dem Publikum vorgelegt zu werden.

Ein Komité hatte sich mit den Pflanzern der Centralprovinzen in Verbindung gesetzt und sie aufgefordert, Muster ihres Produkts zur Ausstellung zu senden. Wenn auch von dem Unternehmen die Provinz São Paulo sich fast gänzlich fern hielt, so kam doch ein beträchtliches Kontingent aus den Provinzen Rio de Janeiro und São Paulo (Minas Geraes), nämlich 1200 verschiedene Muster, zusammen.

Die Ausstellung, welche am 14. November vorigen Jahres durch Seine Majestät den Kaiser in Person eröffnet wurde, machte einen sehr hübschen Eindruck und auch ein Vergleich mit den gleichfalls aufgestellten Mustern fremder Kaffees, die man von London hatte kommen lassen, nämlich: Mokka, Ceylon, Porto Rico, Costa Rica, Guatemala, Mexico, Hayti, San Martin, Philippinen, Columbien, Venezuela, Jamaika, Celebes und Java, ließen den Eindruck nicht schwinden, da ebenso prächtige Brasilianische Sorten dargeboten wurden.

Es mag wohl hier und da die Ansicht ausgesprochen worden sein, die Ausstellung könne nicht als Bild ungeschminkter Wahrheit gelten und es sei nicht möglich, von den vorhandenen prächtigen Sorten Quantitäten zusammenzustellen, wie sie der Handel bedürfe, aber diese Ansicht schießt wahrscheinlich über das Ziel hinaus, wenn man auch zugeben muß, daß es recht schwer sein wird, einer Ausstellung das Gewöhnliche, Alltägliche zuzuführen.

Inzwischen sind die Mustersendungen an ihre Bestimmungsorte abgegangen und auch Hamburg und Berlin werden Gelegenheit gehabt haben, zu lernen, was Minas Geraes und Rio de Janeiro in Kaffee zu leisten im Stande sind.

Der Zweck ist ja unbedingt höchst lobenswerth und wird auch hoffentlich nicht ohne Wirkung bleiben; aber es steht doch zu befürchten, daß die Tragweite des Unternehmens überschätzt wird.

Unendlich größerer Effekt würde unzweifelhaft dadurch erzielt werden, könnten die Pflanzer es durchgängig zur Anwendung rationeller Arbeit, besserer Plattformen oder Terrains zum Trocknen, perfekterer Maschinen zum Bearbeiten und Sortiren des Kaffees bringen; Nachfrage und Preise würden steigen, fremde Konkurrenz besiegt und von Klagen über Verkennung der guten Eigenschaften der Produktes würde nichts mehr gehört werden.

X.]

Paranaguá.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die Ein- und Ausfuhr in dem hiesigen Hafen und dem ebenfalls an der Bai von Paranaguá gelegenen Hafen von Antonina stellt sich nach den Angaben der Zollbehörden für das Jahr 1881 wie folgt heraus:

Einfuhr.

	Werth: Réis.
1) Aus den Häfen Brasiliens:	
Landesprodukte	1 000 146 797
Ausländische Produkte	2 189 145 769
2) Direkt aus dem Auslande	509 326 683
Zusammen	3 698 619 249

Ausfuhr.

	Werth: Réis.
1) Nach dem Auslande:	
Reis	144 000
Ochsenhäute	210 000
Pferdehaare	1 365 550
Hautabfälle	2 910 600
Ochsenhörner	1 272 480
Herva maté (Paraguay-Thee)	2 267 222 080
Bauholz	5 719 660
Mandioca-Mehl	450 000
Verschiedene Waaren	281 000
	2 279 575 370
2) Nach verschiedenen Häfen Brasiliens	84 736 050
Hierzu kommt:	
Ausfuhr von Vieh zu Lande nach der Provinz St. Paulo etwa	800 000 000
Zusammen	3 164 311 420

Schiffe liefen im Jahre 1881 ein:

Deutsche	8
Oesterreichische	2
Dänische	2
Schwedische und Norwegische	5
Britische	11
Spanische	38
Argentinisches	1
Niederländische	9
Italienisches	1
Portugiesische	4
Brasilianische	212
im Ganzen	293

Von den Deutschen Schiffen kamen 3 in Ballast und 3 andere führten Salz (eines derselben zugleich Mehl) als Ballast; sie nahmen sämmtlich Herva in Ladung.

Die aus Deutschland eingeführten Waaren bestanden hauptsächlich aus Baumwollenwaaren (als: Hemden, Bettzeuge, Kattun, Blaudruck, Cassinetten und Strumpfwaaren); Wollenwaaren (als: Tuche, Buckskins, Shawls, Tücher, Jacken ꝛc.); Leinenwaaren; Spielwaaren; Porzellan und Steinzeug; Roheisen und Stahl; Eisenwaaren (als:

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 430.

Drahtstifte, Hufnägel und Geräthschaften); Bier; Wein (Rhein- und Moselwein in geringer Quantität).

Ungefähr die Hälfte der direkt importirten Waaren sind Deutsche.

Der Handel in dieser Provinz wird durch einen Provinzialzoll von 3 pCt. auf die eingeführten Waaren sehr erschwert, welcher seit einigen Jahren besteht. Da dieser Zoll nach den Reichsgesetzen nicht auf die direkt eingeführten Waaren, welche in den Reichszollämtern verzollt werden, erhoben werden darf, so weigern sich einige hiesige Importhäuser, besonders Deutsche, ihn zu entrichten. Im ersten Jahre nach Einführung dieser Abgabe wurde deren Entrichtung nicht von ihnen verlangt, bis ein neuer Präsident in die Provinz kam, welcher die betreffenden Häuser zur Zahlung zwingen wollte. Deren Gesuch an die Provinzialkammer in dieser Sache wurde von derselben zu ihren Gunsten entschieden. Obwohl der Präsident nach den Landesgesetzen verpflichtet ist, die Bestimmungen der Provinzialkammer in rein provinziellen Angelegenheiten zu befolgen, so fährt er fort, auf seinem Verlangen zu bestehen. Die Betroffenen haben sich an die Reichsregierung gewandt, Protest erhoben, aber ist bis jetzt noch kein definitiver Beschluß eingetroffen.

Der Transport der Waaren in das Innere der Provinz hat sich im letzten Jahre sehr gebessert, da mehrere Wege, welche früher nur für Lastthiere geeignet waren, jetzt fahrbar gemacht wurden, so daß die Waaren jetzt theilweise 200 Kilometer weit von der Hauptstadt Coritiba ins Innere per Achse transportirt werden können. Ebenso geht jetzt eine Post 200 Kilometer weit von Coritiba nach Castro und eine andere 120 Kilometer weit nach Lapa, welche Briefe und Personen befördert.

Von der im Bau begriffenen Eisenbahn, welche Paranaguá mit Coritiba verbinden soll, sind 40 Kilometer bis Morretes am Fuße des Gebirges fertig, und es soll dieser Theil der Straße im März d. J. dem Verkehr übergeben werden. Da die Arbeiten im Gebirge des ungünstigen Terrains wegen sehr langsam vorangehen, so wird die Bahn frühestens Ende 1883 bis Coritiba fertig sein. Von Seiten der Regierung ist eine vorläufige Exploration angestellt worden, um die Bahn später von Coritiba aus bis an den Fluß Parana fortzuführen. Diese Erweiterung würde große Strecken sehr fruchtbaren Landes in gesunden Klima der Kultur zugänglich machen.

Telegraphenlinien werden ebenfalls jetzt etwa 400 Kilometer weit nach dem Innern fortgeführt.

Der Gesundheitszustand in der Provinz im Jahre 1881 war ein sehr guter, und es sind besonders die Hafenplätze von jeder Epidemie verschont geblieben.

XI.] **Kapstadt.**

Jahresbericht für 1881.[1])

Das vergangene Jahr war, wie sein Vorgänger, kein sehr günstiges für unsere Kolonie. Der Kampf mit den aufständischen Basutos wüthete auch noch zu Anfang dieses Jahres, ohne daß auf der einen oder der andern Seite ein erheblicher Vortheil erzielt wurde, bis nach mehreren vergeblichen Versuchen, eine Basis zu Friedensverhandlungen zu finden, schließlich am 29. April der erst vor Kurzem angekommene Gouverneur und High Kommissioner, Sir Hercules Robinson, als Schiedsrichter von den Basutos erwählt, um zwischen ihnen und der Kolonialregierung Frieden zu stiften, seine Entscheidung dahin abgab, daß die Basutos die Waffen niederlegen, ihre Gewehre registriren, aber nicht herausgeben sollten, und ferner einen kleinen Schadenersatz an die treu gebliebenen Stämme zahlen sollten.

Diese für die Basutos so sehr günstigen Bedingungen sind auch bis jetzt noch nicht zur Ausführung gelangt. Wenige Waffen wurden nur registrirt und die bestimmte Zahl Ochsen nur zum kleinsten Theil geliefert.

Einen neuen Kampf mit den Basutos aufzunehmen, ist das Land nicht in der Lage, und es wird zu entscheiden sein, ob die Kolonie die Oberhoheit über diesen Stamm ganz aufgeben und der Englischen Regierung wieder zuschieben, oder das Land und seine Einwohner sich selbst überlassen soll.

Namaqualand. Auch an der Nordgrenze dauert der Kampf zwischen den beiden Völkerstämmen den Namaquas und Damarras mit abwechselndem Glücke fort; und auch hier werden die Umstände die Regierung zwingen, sich zu entscheiden, ob sie das Land seinem Schicksal überlassen oder ob sie Geld und Blut daran wenden will, dort ihre nominelle Oberhoheit fester zu begründen.

Eisenbahnen. Das neue Ministerium brachte im Großen uud Ganzen dieselbe Vorlage ein, welche im vorigen Jahre vom Parlament genehmigt, von der derzeitigen Regierung aber wieder zurückgezogen war, nämlich drei große Linien, von den jetzigen Haupt- und Endpunkten ausgehend, nördlich nach den Diamantfeldern zu führen; es wurde diese Vorlage genehmigt, die schlechten kommerziellen Verhältnisse der Kolonie aber, und der theure Geldmarkt in London haben veranlaßt, daß bisher wenig vorwärts gegangen ist.

Die bewilligten Mittel betrugen etwa 4 Millionen Pfund Sterling, indeß ist bisher keine neue Anleihe für diesen Zweck in England aufgelegt; die Vorarbeit und sonstigen kleinen Ausgaben wurden aus laufenden Mitteln bestritten. Es ist auch an eine größere Aufnahme von Vorarbeiten nicht zu denken, bis Geld wieder billiger ist, und eine neue Anleihe günstig ausgegeben werden kann.

Witterungsverhältnisse. Die vorjährige Ernte war wie vorausgesehen, eine recht mangelhafte und kaum eine Mittelernte zu nennen. In der Regenzeit, Mitte des Jahres, fiel sehr reichlicher Regen, und erweckte die besten Hoffnungen auf eine gute Ernte für Anfang 1882; leider aber ist nun schon seit Monaten eine solche Dürre eingetreten, daß selbst wenn jetzt noch Regen zur ungewöhnlichen Zeit fallen sollten, diese kaum noch eine gute Ernte für 1882 veranlassen werden, und stieg in Folge der Verhältnisse Korn nach und nach von 21 Schill. für 200 Pfund auf 28 Schill., welches auch jetzt noch der Preis ist, während bei einer normalen Ernte Preise von 20 bis 22 Schill. rangiren, und die Importe von Korn und Mehl waren und sind noch immer sehr große, während eine gute Ernte die Bedürfnisse des Landes decken würde.

Straußzucht. Auch diese litt unter den allgemein ungünstigen Verhältnissen. Preise für Federn in England fielen sehr bedeutend, und es lohnte vielen Züchtern nicht bei den so sehr niedrigen Preisen, die für junge Thiere nur zu erzielen waren, und den erhöhten Fütterungskosten, noch ferner im großen Maße zu züchten.

Diamantfelder. Hier entwickelte sich in den letzten 12 Monaten ein sehr reges Leben. Die einzelnen Diamantgräber fanden, daß sie bei ihren kleineren Gruben und den durch die große Tiefe sehr vermehrten Kosten nicht mit den größeren Gesellschaften konkurriren konnten, und so thaten sich erst Einige, dann Mehrere zusammen, um ihre sogenannten „Claims" zu bearbeiten; es bildeten sich Gesellschaften über Gesellschaften. Viele der neu gegründeten Compagnien setzten ihre zum Theil fast werthlosen Gruben zu großen Preisen ein,

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 454.

das getäuschte Publikum nahm begierig die Antheilscheine, welche eine Zeit lang von Tag zu Tag von interessirten Personen in die Höhe getrieben wurden, mit Begierde auf, und so artete die an und für sich sehr lobenswerthe Einrichtung der gemeinsamen Bearbeitung sehr bald in einen ungeheuren Schwindel aus, welcher erst in den letzten Wochen des Jahres zum Ausbruch kam, und dem Geschäftsleben schwere Wunden schlug.

Schafzucht. Die ungünstigen Witterungsverhältnisse übten ihren Einfluß auch auf diesen Erwerbszweig aus; das Quantum sowohl als auch die Beschaffenheit der Wolle sind im steten Abnehmen begriffen, erst seit ganz Kurzem wurde wieder mit der Immigration Deutscher Böcke aus Pommern angefangen, und steht zu hoffen, daß die Realisirung derselben den Erwartungen des Absenders entsprechen möge, damit die so sehr nöthige Erneuerung und Auffrischung des Blutes weitere Fortschritte macht.

Die Hafenarbeiten schreiten zwar langsam aber stetig vorwärts, es wird erwartet, daß das Trockendock gegen Mitte 1882 eröffnet werden kann. Der große Aufschwung, welchen unser Handel in den letzten Jahren trotz der mannigfaltigen ungünstigen Verhältnisse erfahren hat, zeigt, daß die Docks den Ansprüchen der Jetztzeit schon nicht mehr entsprechen, und daß neue und große Bauten erforderlich sind, um den vergrößerten Ansprüchen zu genügen.

Die Postverbindung bleibt eine andauernd regelmäßige und sichere. Im Jahre 1883 läuft der jetzige Postkontrakt mit den zwei Dampferlinien ab, und wird voraussichtlich dann die Regierung Schritte thun, dem Weltpostverein beizutreten. Leider hat die direkte Verbindung mit Deutschland durch Deutsche Dampfschiffe sich anscheinend nicht als lebensfähig bewiesen; nach wenigen Fahrten wurde der Verkehr eingestellt, und die Dampfer, welche bisher auf der Reise nach Australien unsere Kolonie anliefen, nehmen nun einen andern Weg.

Immigration wird fortwährend von der Regierung unterstützt, und finden Handwerker jeder Art bald lohnende Beschäftigung.

Transvaal. Die Feindseligkeiten mit den Einwohnern dieser Provinz, welche in fast sämmtlichen Treffen mit den Englischen Truppen mit dem Siege der Boers endeten, führten zu einem Frieden am 3. August 1881, von dem Boers-Parlament am 26. Oktober genehmigt, wonach die Transvaal fast ihre volle Selbstständigkeit wieder gewinnt und nur die Regelung der Verhältnisse mit den umwohnenden schwarzen Völkerstämmen und Verhandlungen mit fremden Regierungen der Englischen Regierung vorbehalten werden.

Der Werth der Waareneinfuhr betrug 1880 3 177 944 Pfd. Sterl., in der ganzen Kapkolonie 9 227 171 Pfd. Sterl., der Werth der Ausfuhr 802 887 (4 140 042) Pfd. Sterl., die Einfuhr in Baargeld 228 919 (559 969) Pfd. Sterl., die Ausfuhr 3402 (203 402) Pfd. Sterl.

Die Hauptausfuhrartikel waren die des Vorjahres. Die Einfuhr aus Deutschland betrug 90 050 Pfd. Sterl., die Ausfuhr dorthin 17 060 Pfd. Sterl.

Von Schiffen liefen ein 358 Dampfer von 734 602 Tons und 635 Segler von 240 506 (ganze Kapkolonie 1233 Dampfer von 2 135 165 Tons und 1079 Segler von 405 745 Tons)

Deutsche Handelsschiffe liefen ein 48, sämmtlich beladen. Von diesen gingen im Berichtjahr 45 wieder aus, unter ihnen 30 in Ballast. Deutsche Kriegsschiffe kamen 5, von denen 4 wieder abgingen, 1 am Jahresschlusse anwesend war.

XI.

Port Elizabeth.

Bericht über Schifffahrt und Handel der östlichen Provinz der Kapkolonie im Jahre 1881.[1])

In kommerzieller Beziehung hat sich das Jahr 1881 für die Kapkolonie als kein sehr günstiges bewiesen.

In erster Linie erzielten die nach den Europäischen Märkten verschifften Landesprodukte meist nur unzufriedenstellende Resultate. Wolle behauptete während des ganzen Jahres nur einen sehr niedrigen Preis; Angoraziegenhaar und Straußfedern hielten sich ebenfalls niedrig im Preise, und nur während der letzten Monate des Jahres trat nach beiden Artikeln etwas mehr Nachfrage und damit eine Besserung ihrer Preise ein.

Ferner hatte die Ueberspekulation in der Straußzüchterei und in Aktien der Diamantengruben, welche einen Hauptcharakterzug bei Beginn des Jahres bildete, eine sehr nachtheilige Wirkung auf den Handel im Allgemeinen. Dazu kam die während eines großen Theiles, besonders in der letzten Hälfte, des Jahres vorherrschende große Trockenheit, welche nicht nur den Waarentransport nach dem Innern des Landes erschwerte und vertheuerte, sondern auch in vielen Distrikten den Landleuten schwere Verluste bereitete, beides Umstände, welche ungünstig auf den Handel zurückwirken mußten.

Trotz aller der vorstehend angeführten schwierigen Verhältnisse zeigt die

Einfuhr

im Jahre 1881 eine nicht unbedeutende Zunahme gegen das vorhergegangene Jahr, denn dieselbe bezifferte sich an Werth auf 9 227 171 Pfd. Sterl., gegen 7 662 858 Pfd. Sterl. im Jahre 1880, ergab mithin einen Mehrbetrag von 1 564 313 Pfd. Sterl., wozu, wie mit Bedauern erwähnt werden muß, manche Produkte mit beitragen, als z. B. Getreide, Hülsenfrüchte, Butter ꝛc., welche ohne große Schwierigkeit in dieser Kolonie gewonnen werden könnten.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Einfuhr der hauptsächlichsten Handelsartikel, verglichen mit der des vorhergegangenen Jahres:

Artikel.		1880.	1881.
Landwirthschaftliche Geräthe	Werth Pfd. Sterl.	57 756	34 349
Eisenwaaren	„ „ „	603 097	738 874
Lederwaaren	„ „ „	398 719	483 665
Sattlerwaaren und Pferdegeschirr	„ „ „	129 953	141 868
Wollenwaaren	„ „ „	310 483	312 090
Baumwollenwaaren	„ „ „	619 819	666 125
Leinenwaaren	„ „ „	51 007	62 290
Seidenwaaren	„ „ „	14 995	11 186
Kleidungsstücke, fertige	„ „ „	452 214	594 501
Modesachen ꝛc.	„ „ „	714 803	812 698
Kaffee	„ „ „	254 613	266 845
Cichorie	„ „ „	9 609	10 206
Thee	„ „ „	34 152	33 375
Zucker, roher	„ „ „	343 010	343 974
„ raffinirter	„ „ „	9 503	14 082
Syrup	„ „ „	5 338	722
Reis	„ „ „	32 945	91 048

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 537.

Artikel.				1880.	1881.
Tabak, fabrizirter	Werth	Pfd.	Sterl.	22 844	31 854
„ roher.....	„	„	„	3 693	3 281
Cigarren.....	„	„	„	33 204	42 699
Bier.....	„	„	„	157 808	190 830
Wein.....	„	„	„	50 016	77 798
Spirituosen	„	„	„	112 258	160 532
Butter.....	„	„	„	59 729	85 330
Käse.....	„	„	„	38 873	45 712
Lichte.....	„	„	„	50 921	61 192
Seife, nicht wohlriechende	„	„	„	59 794	65 406
Konfituren	„	„	„	65 826	97 065
Eisen aller Arten.....	„	„	„	34 252	35 453
Holz, unverarbeitetes....	„	„	„	84 825	145 744
Gewehre	„	„	„	20 785	40 388
Pulver	„	„	„	16 796	10 854
Säcke aller Arten	„	„	„	65 738	57 997
Getreide:					
Weizen	„	„	„	155 609	159 083
Gerste	„	„	„	8 126	34 613
Hafer.....	„	„	„	6 605	53 369
Mais.....	„	„	„	58 985	75 878
Mehl	„	„	„	115 512	188 587
Kleie	„	„	„	809	2 442
Hülsenfrüchte.....	„	„	„	2 026	1 984
	Werth	Pfd.	Sterl.	5 267 750	6 286 589
Verschiedene andere Artikel	„	„	„	2 395 108	2 940 582
Zusammen...	Werth	Pfd.	Sterl.	7 662 858	9 227 171

Erwähnenswerth ist die Thatsache, daß von diesem Werthe der Gesammt-Einfuhr der Kolonie von 9 227 171 Pfd. Sterl. nicht weniger als Waaren zum Belaufe von 9 029 246 Pfd. Sterl. thatsächlich in den Verbrauch übergegangen sind.

Der Gesammtwerth der Einfuhr in die östliche Provinz dieser Kolonie betrug im Jahre 1881, mit denen der beiden vorhergehenden Jahre verglichen:

	1879.	1880.	1881.
	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
in Port Elizabeth.....	2 960 844	3 382 378	4 001 658
„ Port Alfred.....	171 731	137 110	105 550
„ East London	1 080 122	1 152 610	1 652 143
Zusammen...	4 212 697	4 672 098	5 759 351

Die Einrichtung der regelmäßigen direkten Dampfschiffverbindung zwischen Hamburg und der Kapkolonie hat, wie erwartet wurde, bedeutend zur Hebung der Handelsverbindungen mit Deutschland beigetragen. Das Quantum der in den 9 Monaten seit Bestehen dieser direkten Verbindung in Port Elizabeth eingeführten Deutschen Waaren beläuft sich auf 3242 Englische Tonnen von 40 Fuß Maß, wozu noch die mit indirekten Gelegenheiten importirten kommen. Ein in Hamburg für unseren Hafen direkt gechartertes Segelschiff, die Bark „Teutonia", brachte uns 1004 Tonnen von 40 Englische Kubikfuß Deutsche Waaren.

Unter den von Deutschland eingeführten Artikeln sind besonders das Deutsche Bier, Cigarren, Wollenmanufakte, bedruckte Baumwollenfabrikate, Galanterie-, Spiel- und Posamentierwaaren hervorzuheben, zu welchen noch manche andere Artikel hinzugetreten sind, die bisher fast ausschließlich dem Englischen Markte entnommen wurden.

Ausfuhr.

Wenngleich sich die Ausfuhr einiger Erzeugnisse dieser Kolonie, als Straußfedern, Angoraziegenhaar, Häute und Felle u. s. w., vortheilhaft zu der des Jahres 1880 stellt, ist doch bedauerlicherweise eine erhebliche Abnahme des Gesammtwerthes der ausgeführten Produkte zu berichten, was hauptsächlich auf den Minderwerth der verschifften Wolle zurückzuführen ist. Der Gesammtwerth der im Jahre 1881 ausgeführten Produkte bezifferte sich nämlich auf 4 140 042 Pfd. Sterl., gegen 4 269 987 Pfd. Sterl. in 1880, ergiebt mithin einen Minderbetrag von 129 945 Pfd. Sterl.

Wie in der Einfuhr, so hat auch in der Ausfuhr der Hafen von East London eine wesentliche Zunahme aufzuweisen, was sich daher erklärt, daß in Folge der durch die anhaltende Dürre bedingten theuren Fuhrlöhne in Port Elizabeth ein großer Theil des Transits der nördlichen und nordöstlichen Distrikte diesen sich vortheilhafter stellenden Weg nahm. In dem Hafen von Port Alfred ist dagegen sowohl Ein- als Ausfuhr weiter erheblich zurückgegangen.

Hinsichtlich der namentlich für die Ausfuhr in Betracht kommenden Produkte dieser Kolonie ist Folgendes zu bemerken:

Wolle. Das ausgeführte Quantum betrug 42 770 244 Gewichtspfund, gegen 42 468 682 Pfund im Jahre vorher, zeigt demnach eine Zunahme an Gewicht von 301 562 Pfund, welche sich nur aus gewaschener Wolle zusammensetzt, denn alle übrigen Sorten fallen wesentlich ab. Der Werth dieser verschifften Wolle belief sich dagegen nur auf 2 181 937 Pfd. Sterl., gegen 2 429 371 in 1880, was einen Minderwerth von 247 434 Pfd. Sterl. ergiebt. Nur die Wollverschiffungen von East London weisen in jeder Beziehung eine ansehnliche Zunahme auf.

Straußfedern. In Folge der fortdauernden Zunahme der Straußzucht konnte eine Reaktion nicht ausbleiben, und der Preis der Strauße, besonders der jungen Vögel, ist um ein sehr Bedeutendes zurückgegangen, wodurch den Züchtern große Verluste erwachsen sind. Federn wurden in großen Quantitäten an den Markt gebracht, und die Preise gingen stetig zurück; nur während der letzten Monate des Jahres war mehr Begehr und besserten sich die Preise etwas. Es wurden verschifft 193 612 Pfund im Werthe von 894 241 Pfd. Sterl., gegen 163 065 Pfund im Werthe von 883 632 Pfd. Sterl. im Vorjahre, mithin 30 547 Pfund zum Werthe von 10 609 Pfd. Sterl. mehr. Daß die Zunahme des Werthes im Verhältniß zu der so erheblich vergrößerten quantitativen Ausfuhr nicht mehr beträgt, erklärt sich aus dem Rückgang der Preise auf den Europäischen Märkten.

Angoraziegenhaar gewinnt mit jedem Jahre als Exportartikel dieser Kolonie an Wichtigkeit, und es ist erfreulich, wieder eine recht bedeutende Zunahme in der Ausfuhr desselben verzeichnen zu können. Dieselbe betrug nämlich 4 146 128 Pfund im Werthe von 262 660 Pfd. Sterl., gegen 2 590 232 Pfund im Werthe von 206 471 Pfd. Sterl. im Vorjahre, sodaß die Zunahme 1 555 896 Pfund im Gewicht und 56 189 Pfd. Sterl. im Werthe erreicht.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Ausfuhr aller Produkte aus dieser Kolonie, mit der des Vorjahres verglichen.

Artikel.				1880.	1881.
Wolle:					
in Schweiß.....	Werth	Pfd.	Sterl.	515 775	417 497
halbgewaschene	„	„	„	395 966	337 266
gewaschene.....	„	„	„	1 517 630	1 427 174
Straußfedern	„	„	„	883 632	894 241
Angoraziegenhaar	„	„	„	206 471	262 660

Artikel.		1880.	1881.
Ochsen- und Kuhhäute...	Werth Pfd. Sterl.	26 691	49 923
Ochsen- und Kuhhörner..	„ „ „	3 863	4 415
Ziegenfelle.....	„ „ „	107 428	101 933
Schaffelle.....	„ „ „	172 264	184 919
Pferde.....	„ „ „	—	11 748
Elfenbein.....	„ „ „	16 982	17 081
Getrocknete Fische	„ „ „	27 616	33 428
Getrocknetes Obst.....	„ „ „	1 249	761
Branntwein	„ „ „	328	281
Weine:			
Constantia.....	„ „ „	1 207	1 014
Gewöhnliche Sorten ..	„ „ „	11 996	11 719
Kupfererz.....	„ „ „	306 790	261 110
Getreide:			
Weizen.....	„ „ „	296	72
Gerste	„ „ „	381	205
Hafer.....	„ „ „	2 894	6 556
Mais.....	„ „ „	62	116
Mehl.....	„ „ „	1 291	2 576
Kleie	„ „ „	94	24
Hülsenfrüchte.....	„ „ „	24	87
Baumwolle, rohe	„ „ „	—	50
Aloe.....	„ „ „	4 909	4 233
Weinstein	„ „ „	2 879	1 654
	Werth Pfd. Sterl.	4 208 718	4 032 737
Verschiedene andere Artikel	„ „ „	61 269	107 205
Zusammen...	Werth Pfd. Sterl.	4 269 987	4 140 042

Hiervon kommen auf die drei Häfen der östlichen Provinz, verglichen mit den beiden Vorjahren:

		1879.	1880.	1881.
Port Elizabeth...	Pfd. Sterl.	2 223 181	2 653 729	2 583 737
Port Alfred	„ „	47 125	26 796	11 585
East London	„ „	265 622	303 991	377 212
Zusammen...	Pfd. Sterl.	2 535 928	2 984 516	2 972 534

Die verschiffte Wolle betrug im Jahre

		1879.	1880.	1881.
von Port Elizabeth ..	Pfund	28 853 433	30 475 966	30 353 025
„ Port Alfred	„	271 075	196 955	22 966
„ East London....	„	5 121 394	5 253 650	6 324 780
Zusammen...	Pfund	34 245 902	35 926 271	36 700 771

und der Werth dieser Wolle war:

		1879.	1880.	1881.
von Port Elizabeth	Pfd. Sterl.	1 547 315	1 747 881	1 508 280
„ Port Alfred..	„ „	17 670	13 550	1 833
„ East London.	„ „	247 776	287 347	337 995
Zusammen...	Pfd. Sterl.	1 812 761	2 048 778	1 848 108

Davon wurden im Jahre 1881 von Port Elizabeth verschifft:

	Ballen.	Pfund.	Werth Pfd. Sterl.
nach London	106 357	28 822 968	1 558 728
„ Amerika.....	2 050	834 964	23 636
„ d. Europäischen Kontinent	2 003	695 093	25 916
Zusammen...	110 410	30 353 025	1 608 280

Das Quantum der exportirten Straußfedern belief sich auf:

		1879.	1880.	1881.
von Port Elizabeth	Pfund	57 036	106 473	131 279
„ allen übrigen Häfen..	„	39 546	56 592	62 333
Zusammen...	Pfund	96 582	163 065	193 612

und der Werth derselben betrug:

		1879.	1880.	1881.
von Port Elizabeth..	Pfd. Sterl.	392 362	536 349	615 066
„ allen übrigen Häfen	„ „	261 394	347 283	279 175
Zusammen...	Pfd. Sterl.	653 756	883 632	894 241

Angoraziegenhaar. Fast das gesammte Erzeugniß der Kolonie geht über Port Elizabeth, und es wurden davon verschifft:

		1879.	1880.	1881.
von Port Elizabeth.....	Pfund	1 300 585	2 490 506	4 035 286
„ allen übrigen Häfen	„	57 810	99 726	110 842
Zusammen...	Pfund	1 358 395	2 590 232	4 146 128

im Werthe von

		1879.	1880.	1881.
von Port Elizabeth..	Pfd. Sterl.	105 313	201 311	257 596
„ allen übrigen Häfen	„ „	3 040	5 160	5 064
Zusammen...	Pfd. Sterl.	108 353	206 471	262 660

Felle von Schafen, Ziegen und Angoraziegen wurden aus Port Elizabeth verschifft:

in 1881 1 591 692 Stück, im Werthe von 153 356 Pfd. Sterl.,
gegen „ 1880 1 357 508 „ „ „ „ 148 422 „ „

Häute. Die Ausfuhr von Port Elizabeth betrug

in 1881 43 374 Stück, im Werthe von 24 049 Pfd. Sterl.,
gegen „ 1880 32 287 „ „ „ „ 10 174 „ „

Elfenbein. Das exportirte Gewicht zeigt eine ziemlich bedeutende Abnahme gegen das Vorjahr, doch machte der Werth desselben noch eine Kleinigkeit mehr aus. Es wurden nämlich verschifft:

in 1881 50 442 Pfund, im Werthe von 17 081 Pfd. Sterl.,
gegen „ 1880 56 779 „ „ „ „ 16 982 „ „

Auf Port Elizabeth kamen davon 13 691 Pfund, im Werthe von 4 146 Pfd. Sterl.

Diamanten. Die Ausbeute der Gruben in Griqualand West und dem Oranje-Freistaat gab auch während des letzten Jahres wieder größtentheils sehr günstige Resultate. Den genauen Werth der ausgeführten Steine anzugeben, ist jedoch unmöglich, da die größere Zahl derselben per Post nach Europa gesandt werden und sich dadurch der statistischen Ermittelung entziehen. Man nimmt aber an, daß der Werth der gefundenen Steine mit 3 Millionen Pfd. Sterl. nicht zu hoch veranschlagt wird.

Steinkohle. Ein anderer Artikel, welcher der Erwähnung bedarf, da seine Wichtigkeit für unsere Kolonie außer Frage steht, ist die im Gebiete des Stromberggebirges gefundene Steinkohle. Dieselbe ist im letzten Jahre wieder größerer Beachtung gewürdigt worden, und es sind eine Cyphergat- und eine Stromberg-Gesellschaft in der Bildung begriffen, welche die Gruben ausbeuten wollen. Die letzteren befinden sich in der Nähe von Molteno, einer kleinen Stadt im Distrikt Albert, zwischen Queenstown und Burghersdorp. Es ist anzunehmen, daß, wenn diese Gruben mit Erfolg bearbeitet werden und eine derartige Eisenbahnverbindung nach ihnen hergestellt wird, daß sich die Kohle ohne zu bedeutende Transportkosten an den Markt bringen läßt, die Industrie unserer Kolonie sich wesentlich heben wird.

Zoll-Einnahme.

Die von den sämmtlichen Häfen der Kapkolonie im verflossenen Jahre vereinnahmten Zölle beliefen sich auf 1 291 230 Pfd. Sterl., gegen 1 032 835 Pfd. Sterl. im Vorjahre, ergaben mithin die ansehnliche Zunahme von 258 396 Pfd. Sterl., und hiervon kam der größte Theil auf die östliche Provinz. Die Häfen dieser Provinz partizipirten an der Einnahme folgendermaßen:

Port Elizabeth.....	mit	579 947	Pfd. Sterl.,
Port Alfred.....	„	14 263	„ „
East London.....	„	232 092	„ „
		826 302	Pfd. Sterl.,

mithin 187 664 Pfd. Sterl. mehr als im Vorjahre.

Schiffsbewegung.

Die Zahl der Schiffe, welche im vergangenen Jahre in den drei Häfen dieser Provinz einklarirten, betrug 919 von 1 127 854 Register-Tonnen Gehalt, und davon kamen auf den Hafen von

Port Elizabeth:

437 Britische Schiffe,
96 Schiffe anderer Nationen,

534 Schiffe von 673 640 Tonnen,
nämlich: 342 Dampfschiffe und 194 Segelschiffe.

Port Alfred:

53 Britische Schiffe,
9 Schiffe anderer Nationen,

62 Schiffe von 62 626 Tonnen,
nämlich: 39 Dampfschiffe und 23 Segelschiffe.

East London:

282 Britische Schiffe,
41 Schiffe anderer Nationen,

323 Schiffe von 391 588 Tonnen,
nämlich: 238 Dampfschiffe und 85 Segelschiffe.

Von den obigen 97 nichtbritischen Schiffen, welche in Port Elizabeth einklarirten, führten 21 mit einem Gehalt von 7 107 Tonnen die Deutsche Flagge, nämlich 20 Segelschiffe und ein Dampfschiff, die „Afrika", von 1 165 Tonnen, letztere mit Stückgütern von London befrachtet.

Von den Deutschen Segelschiffen ankerten am Schluß des Jahres 2 von zusammen 772,38 Tonnen in unserem Hafen.

Es brachten von den während des letzten Jahres in Port Elizabeth eingelaufenen 20 Deutschen Segelschiffen:

4 Stückgüter, darunter 1 von Hamburg direkt,
7 Kaffee von Rio de Janeiro,
3 Zucker von Mauritius,
2 Mehl von Australien,
1 Mais von Buenos Aires,
1 Datteln von Persien,
2 Holz von Schweden,

und von denselben sind abgegangen 17, und zwar:

2 mit Wolle (1 nach dem Kanal und 1 nach Canada),
8 in Ballast,
7 mit der Originalladung, nachdem ein Theil derselben hier gelöscht worden.

Gestrandet sind während des Jahres im hiesigen Hafen 2 Segelschiffe, nämlich am 14. Februar die Niederländische Brigg „Johanna" und am 16. Dezember die Deutsche Bark „Albatros", welche beide bei Gelegenheit eines heftigen Südoststurmes durch Brechen der Ketten ihre Anker verloren, auf den Strand getrieben wurden und abandonnirt werden mußten. In beiden Fällen war kein Verlust an Menschenleben zu beklagen.

Tiefe Betrübniß wurde in unserer Kolonie hervorgerufen durch den Untergang des Britischen Dampfers „Teuton", welcher auf der Reise von Kapstadt nach unserem Hafen am Abend des 31. August in der Nähe der Felsen von Quoin Point aufstieß und wenige Stunden später plötzlich sank, wobei mehr als 200 Menschen ihren Tod in den Wellen fanden.

Am 26. Juli durften wir das erste Deutsche Kriegsschiff im hiesigen Hafen begrüßen, S. M. Korvette „Vineta", welche hier behufs Einnahme von Kohle und Medikamenten einlief, da unglücklicherweise unter ihrer Mannschaft die Ruhr ausgebrochen war. Die „Vineta" wurde fast sieben Wochen hier zurückgehalten und setzte am 7. September ihre Reise nach Kapstadt fort.

Hafen von Port Elizabeth.

Das gegenwärtige Kolonialministerium verweigerte es, auf alle Fälle vor der Hand den großartigen Plan des Sir John Coode zu Errichtung von Dockanlagen in unserem Hafen in Ausführung zu bringen; es bewilligte dagegen die Mittel zum weiteren Ausbau der im Jahre 1880 vollendeten eisernen Landungsbrücke um 230 Fuß, so daß dieselbe dann eine Gesammtlänge von nahezu 900 Fuß erhalten wird, sowie ferner zur Errichtung einer zweiten, 800 Fuß langen eisernen Landungsbrücke. Die weitere Herstellung der ersteren wird zur Zeit eifrig betrieben, und man hofft, dieselbe in diesem Jahre fertig zu stellen. Das Landen und Verschiffen der Waaren wird durch solche Brücken wesentlich erleichtert, und das bisher erzielte Resultat war schon ein recht zufriedenstellendes.

Eisenbahnen.

Die nördliche sogenannte Midland-Linie wurde im letzten Jahre bis nach Cradock, 182 Englische Meilen von Port Elizabeth, fertiggestellt und zu Anfang Juli dem Verkehr übergeben. Es ist ihre weitere Ausführung bis nach Colesberg beschlossen, und an dieser Strecke wird jetzt eifrig gearbeitet. Der Verbindungspunkt, wo diese Linie sich mit der westlichen von Kapstadt ausgehenden Bahn vereinigen soll, ist noch immer nicht festgestellt, doch ist anzunehmen, daß in der diesjährigen Parlamentssession Entscheidung darüber getroffen werden wird.

Post- und Telegraphenwesen.

In dieser Beziehung sind für das verflossene Jahr keine wesentlichen Veränderungen zu berichten. Einige Verbesserungen, die von den betreffenden Verwaltungen eingeführt wurden, u. A. das System der Posteinzahlungen nach und von Europa, die Herstellung einer täglichen Postverbindung unseres Hafens mit Kapstadt, ferner die Ermäßigung einiger Depeschentarife nach dem Innern der Kolonie ꝛc., wurden günstig aufgenommen, dagegen hat sich der Wunsch, daß sich unsere Kolonie dem Weltpostverein anschließt, für welchen besonders in kaufmännischen Kreisen eine rege Agitation herrscht, noch nicht verwirklicht.

Die Postverbindung zwischen Europa und der Kapkolonie wird unverändert durch regelmäßige wöchentliche Postdampfer bewerkstelligt. Der Andrang von Gütern und Passagieren für das Kap war auch im letzten Jahre wieder ein ganz enormer, und da außer den vielen Extradampfern, die regelmäßig von Seite der beiden Postlinien eingestellt werden, auch einige andere Britische Dampferlinien jetzt häufig Schiffe nach den Häfen dieser Kolonie auslaufen lassen, so ist der

Dampfschiffsverkehr mit Europa ein außerordentlich reger. Hand in Hand mit der Zunahme dieses Verkehrs geht die Einwanderung, welche nächst England besonders von Deutschland eine ziemlich ansehnliche war, und tüchtige Handwerker, Landwirthe ꝛc. haben hier immer noch ein reiches Feld für ihre Thätigkeit gefunden.

Geldmarkt.

Die übermäßige Spekulation in Aktien, besonders der Diamantengruben, welche in vielen Fällen von den Banken unterstützt wurde, hatte zur Folge, daß Geld während des verflossenen Jahres erheblich theurer war, und der Diskont für 3- bis 4-Monatspapier ist auf 7 bis 8 pCt. gestiegen.

Die Banken kauften Waarenwechsel, 90 Tage nach Sicht, auf London zu pari bis 2½ pCt. Diskonto, und der Kurs ihrer eigenen 90tägigen Tratten variirte zwischen ⅜ pCt. Prämie und 1⅝ pCt. Diskonto.

XII.]

Sydney.

Bericht über die Verkehrs- und Produktionsverhältnisse von Neusüdwales im Jahre 1881, mit statistischer Uebersicht für 1880.[1])

Das verflossene Jahr bezeichnet eine Periode des besten Gedeihens der Kolonie Neusüdwales; die Quintessenz aller Ereignisse ist die in der That erstaunlich günstige finanzielle Lage derselben, und 1881 schließt mit einem Ueberschuß von etwa 1 500 000 Pfd. Sterl. = 30 000 000 Mark im Staatsbudget, welches Ergebniß bis heute einzig in der Geschichte der Kolonie dasteht.

Dieses Resultat ist theilweise durch die für den Handel und die allgemeine Entwickelung der Kolonie ganz besonders günstige Lage des Geldmarktes bedingt worden.

Das verflossene Jahr weist einen ungeheuren Zuwachs in Sydneys Handel auf. Es betrug der Werth

der Einfuhr:	1880.....	11 393 554	Pfd.	Sterl.,
„ Ausfuhr:	1880.....	9 841 375	„	„
„ Einfuhr:	1881.....	14 344 400	„	„
„ Ausfuhr:	1881.....	11 034 610	„	„

sonach in 1881 der Werth der Einfuhr 25,90 pCt., der Werth der Ausfuhr 12,10 pCt. mehr als in 1880. Der Gesammthandel Sydneys repräsentirte nach Obigem in 1881 die Summe von 25 737 954 Pfd. Sterl. oder ein Mehr von über 4 500 000 Pfd. Sterl. gegenüber dem Vorjahre.

Die Ursache der so beträchtlichen Steigerung im Importhandel ist in der allgemein günstigen Lage der Bevölkerung zu suchen: Es war ein gutes Wolljahr gewesen, der Viehstand war im Werthe gestiegen, gute Ernten waren gemacht worden, das Bergwerkswesen war im Schwunge, der Geldmarkt war ein wie nie zuvor günstiger gewesen, und als das natürliche Resultat von allem diesen ist ein guter Handel mit und in fast allen Dingen. Jedermann, der arbeiten wollte, fand Beschäftigung zu lohnenden Sätzen, und hiervon war wiederum das Ergebniß, daß der Verbrauch aller Arten Waaren gestiegen war. Ferner hatte die Regierung große Summen für Eisenbahnbauten und andere Zwecke verwendet, welches den Import von ungewöhnlich großen Quantitäten an Baumaterialien bedingte; der Import an Eisenbahnschienen, Maschinen, Cement ꝛc. ist sehr bedeutend gewesen. Außerdem ist die Baulust Privater in Betracht zu ziehen. Ein anderer Grund der bedeutenden Vergrößerung des Importhandels mag in dem Hinzukommen des Inlandhandels liegen, welcher früher mit Melbourne und Adelaide in Verbindung stand, jetzt indeß durch die neu eröffneten Eisenbahnlinien nach Sydney geführt worden ist. Die Annahme, daß Sydney mit der Zeit alle anderen Export- und Importplätze Australiens überflügeln wird, wird durch die diesjährige rapide Vergrößerung seines Handels glänzend gerechtfertigt, und doch sind die neuen Eisenbahnstrecken erst zum kleinsten Theile eröffnet worden.

Nachdem alle diese Gründe für die gerechtfertigte Vergrößerung des Handels von Sydney und überhaupt von Neusüdwales aufgeführt worden sind, läßt es sich doch nicht leugnen, daß die vollen Lagerräume die Besorgniß erwecken, daß die Importe zu groß gewesen sind.

Die Kaufleute klagen über die große Ansammlung von Waaren und über die niedrigen Preise vieler Klassen von Gütern. Die großen Einfuhren des verflossenen Jahres müssen im Laufe des neuen Jahres zur Versendung kommen, in welchem zu gleicher Zeit ein Abfallen der Verschiffungen wahrscheinlich ist. Die Weltausstellungen von Sydney und Melbourne haben Geschäftsleute von Europa und Australien in nähere Berührung gebracht, und der jetzige größere Handel schuldet in gewisser Weise seine Ausdehnung diesen großen Industrie-Schaustellungen. Die vermehrten Bank- und Verschiffungs-Erleichterungen haben die Zahl der Importeure sehr vermehrt. Viele Häuser zweiter Hand sind veranlaßt worden, auf ihre eigene Rechnung zu importiren, und da diesem Umstande von Anderen nicht Rechnung getragen worden ist, so haben sich Waaren ungerechtfertigterweise bis zur Verdoppelung und mehr hin aufgehäuft. Im Allgemeinen hat der Handel jedoch auf einer sehr gesunden Grundlage beruht, welcher Umstand durch die gänzliche Abwesenheit kaufmännischer Zahlungseinstellungen bestätigt wird.

Der Telegraph und die Dampfschiffe haben den hiesigen Geschäftsleuten die Wollmärkte leichter zugänglich gemacht, und die Spekulation findet nicht mehr dasselbe Feld wie früher.

Ein bemerkenswerther Punkt der diesjährigen Geschäftsoperationen sind die großen Land- und Grundstücksverkäufe gewesen, welche, nach vorliegenden Berichten zu urtheilen, sich auf etwa 4 500 000 Pfd. Sterl. belaufen haben. Sydneys größerer und wachsender Handelsverkehr hat die bedeutendsten Melbourner Wollhändler veranlaßt, hier Zweiggeschäfte zu eröffnen, Land in der Nähe des Circular Quay ist gekauft worden mit der Absicht, daselbst geeignete Lagerräume zu bauen.

Das verflossene Jahr ist ferner denkwürdig durch den Umstand, daß ausschließlich zu Waaren-Transportzwecken gebaute Dampfschiffe sich am Australischen Handel betheiligt haben. Der gewinnbringende Transport von Waaren der Peninsular and Oriental- und der Orient-Dampfschiffe zeigte, daß die Vorbedingungen für die Prosperität des neuen Unternehmens vorhanden waren; es kam und ging ein Dampfboot nach dem andern, Adelaide und Melbourne anlaufend, mit vollen Ladungen — Waaren und Produkten — und die Annahme ist wohl berechtigt, daß der Handel zwischen Europa und Australien, welcher gegenwärtig theilweise noch durch Segelschiffe vermittelt wird, bald gänzlich von Dampfschiffen besorgt werden wird.

Nur die wohlfeilsten Waaren werden noch mit Segelschiffen verladen, und sogar solche scheinen vortheilhafter mit Dampfschiffen versandt werden zu können, da die schnellere Reise und die regelmäßige, verläßlichere Ankunft derselben für die höhere Fracht entschädigt. Der Handel aller wichtigsten Länder der Welt wird fast nur noch durch

[1]) Wegen des betreffenden Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 403.

Dampf vermittelt, und daß dieses Begebniß sich auch im Handel mit den diesseitigen Kolonien einstellt, ist ein Zeichen des Wachsthums des kolonialen Verkehrs auf dieser Halbkugel der Erde.

Eines der wichtigsten Ereignisse des Handels des Berichtjahres ist der Fortschritt im Export von Fleisch in gefrornem Zustande. Es sind jetzt so viele Schiffe von den Kolonien in London mit Australischem Fleisch in gutem, marktfähigem Zustande angekommen, daß kaum ein Grund vorzuliegen scheint, an dem glücklichen Erfolge der besonderen für die langen Fahrten sich nothwendig machenden Verschiffungsweise zu zweifeln. Nur die für die letzten Verschiffungen gezahlten niedrigen Preise lassen es ungewiß erscheinen, ob sich dieser Handel bezahlt machen wird. Doch es wird allgemein angenommen, daß das Australische Fleisch nicht „fair play" auf Englischer Seite gehabt hat, und daß, wenn passende Lagerräume bei Ankunft vorgerichtet und bessere Vorkehrungen für den Verkauf getroffen worden sind, sich dieser Handelszweig zu beiderseitigem — Englischem und Australischem — Vortheile fester begründen wird.

Im Exporthandel nimmt Wolle den ersten Platz ein, und es ist mit großer Genugthuung anzuführen, daß sich nicht nur die Quantität der Schur mit jedem Jahre vermehrt hat, sondern daß der Wollhandel, welcher lange Zeit im weitaus größten Belang mit Melbourne betrieben worden war, durch die Ausdehnung des diesseitigen Eisenbahnnetzes in das Innere von Neusüdwales in vermehrtem Maße Sydney zugeführt worden ist. Sydneys Wollexport belief sich in der Saison 1880/81 auf 226 272 Ballen oder auf 154 871 832 Pfd. Engl., welche einen Werth von 8 040 625 Pfd. Sterl. repräsentiren, gegen 191 621 Ballen in der vorhergegangenen Saison, und zeigt somit für 1881 ein Mehr von 35 141 Ballen. Von der so verschifften Wolle gingen 1441 Ballen nach Amerika, der übrige Theil nach Großbritannien. Der Wollexport der Saison 1881/82 wird auf etwa 9 500 000 Pfd. Sterl. Werth geschätzt, sollten sich keine unerwarteten Ereignisse einstellen. Ebenso ist der Export von Talg, Häuten und anderen kolonialen Produkten gestiegen, und das produktive Quantum von Gold, Kupfer, Zinn und Steinkohle bildet keinen unbeträchtlichen Bestandtheil des diesseitigen Handels nach allen Weltgegenden, insbesondere jedoch diejenigen nach England.

Wenn man das Exportjahr mit dem 31. August, dem Datum des Beginns der Ankunft der neuen Wollschur, abschließt, so sind die zwölfmonatlichen Mengen der wichtigsten Exportprodukte die folgenden:

Talg	29 900	Fässer,
Häute	104 000	Stück,
Knochen	430	Tons,
Hörner	302 000	Stück,
Präservirtes Fleisch	96 000	Kisten,
Zinn	7 070	Tons,
Kupfer	6 070	„

Obgleich es zu einer so frühen Periode nicht möglich ist, die genauen einzelnen Ursachen des vergrößerten Importhandels aufzuführen, ist doch die Thatsache festzustellen, daß der größte Theil des vermehrten Imports von England gekommen ist. Die Verschiffungen von dort hierher während der ersten zehn Monate des verflossenen Jahres repräsentiren einen Werth von 6 200 000 Pfd. Sterl. gegen 4 300 000 Pfd. Sterl. während desselben Zeitraums in 1880, weisen somit ein Mehr von 1 900 000 Pfd. Sterl. für 1881 auf.

Manufakturwaaren bilden einen wichtigen Bestandtheil des Handels, und in diesen allein betrug der Mehrimport an Werth beinahe ½ Million Pfd. Sterl. für genannte Periode oder 1 660 000 Pfd. Sterl. in 1880 gegen 2 100 000 Pfd. Sterl. in 1881.

Eisenbahnschienen und Maschinen figuriren mit 513 000 Pfd. Sterl., gegen 319 000 Pfd. Sterl, ein Zuwachs von 194 000 Pfd. Sterl. für 1881; die Verschiffungen von Eisenwaaren stiegen von 205 000 Pfd. Sterl. in 1880 auf 288 000 Pfd. Sterl. in 1881; die von verarbeitetem rohen Leder und von Lederwaaren von 267 000 Pfd. Sterl. auf 347 000 Pfd. Sterl.; die von Porzellan und Steingutwaaren von 51 500 Pfd. Sterl. auf 92 000 Pfd. Sterl.

Wenn man den Gang des Importhandels während der zwölf Monate betrachtet, so bemerkt man, besonders gegen Ende des verflossenen Jahres, eine allgemeine Tendenz, der Wohlfeilheit der Waaren den Vorzug zu geben, mit einem gewissen Hintenansetzen der Qualität. Dieser Umstand war indeß mehr die Folge der Ueber-Importation, als der Erniedrigung der Kostpreise.

Im Nachstehenden werden die Hin- und Widerschwankungen einzelner, Deutschland interessirender Artikel während des Jahres 1881 gegeben.

Der Import von frisch präservirten Fischen (Sardinen nicht in begriffen) betrug nicht weniger als 14 000 Pfd. Sterl. von England gegen 4000 Pfd. Sterl. des Vorjahres.

Stearinlichte haben seit Beginn 1881 1 Penny pro Pfund im Preise nachgelassen, wovon als Ursache wohl die seit Januar 1881 avisirten Verladungen hierher von 25 600 Centnern gegen 8800 Centner der entsprechenden Periode des Vorjahres anzusehen sind. Außerdem vergrößerten lokale Lichtfabriken ihre Produktionskraft.

Salz, dessen Import bereits in 1879 mit 13 000 Tons unverhältnißmäßig hoch erschien, wurde in den ersten Monaten von 1881 in der Menge von 14 400 Tons eingeführt, und in Folge dessen sind die Preise um volle 10 Schilling für das Ton gefallen. Der gegenwärtige Preis ist verlustbringend, indeß können keine Aussichten auf baldige Besserung gemacht werden, da das Lager zu groß ist. Steinsalz hat ebenfalls im Preise gelitten: zu Beginn des verflossenen Jahres war kein Lager vorhanden, und 5 Pfd. Sterl. 5 Schill. wurden notirt, indeß dann begann Jeder zu importiren; 5000 Tons, gegen 3000 Tons während derselben Periode des Vorjahres, wurden verschifft, der Preis wurde gedrückt, und jetzt können kaum 3 Pfd. Sterl. 10 Schill. erlangt werden.

Kondensirte Milch. Es scheint befremdend, daß kondensirte Milch zum Werthe von 18 900 Pfd. Sterl. importirt worden ist, da doch eine ähnliche Industrie hier vorhanden ist. Der Import 1880 betrug 12 200 Pfd. Sterl. an Werth. Der Preis dieses Artikels ist sehr gedrückt.

Tabak. Der schlechte Ernte-Ausfall in Virginien hat den Preis hier um 1 Penny für das Pfund gesteigert.

Hopfen. Beträchtliche Sendungen haben den Markt gedrückt.

Malz. Hierin kamen Verschiffungen nicht so reichlich an, und die Preise hielten sich im Allgemeinen gut.

Bier. Englisches Faßbier ist im Laufe des verflossenen Jahres in großen Quantitäten eingeführt worden, und zwar belief sich der Import auf etwa 12 000 Fässer, beinahe viermal so viel, als im vorhergegangenen Jahre bezogen wurde. Preis deshalb gedrückt.

Cognac (Brandy) ist sehr im Preise gesunken, da die Zufuhr zweimal so groß als im vorhergegangenen Jahre gewesen ist. Heller Faß-Cognac hat sich jedoch ziemlich im Preise gehalten.

Rum hat eine bedeutende Preissteigerung erfahren, obgleich 20 pCt. mehr als in 1880 importirt worden sind.

Ein auffallender Umstand ist der, daß in Spiritus die Einfuhr von 156 000 Gallons in 1880 auf 313 000 Gallons in 1881 gestiegen ist.

Auch von Wein ist eine größere Zufuhr zu verzeichnen; es wurden 177 000 Gallons gegen 134 000 Gallons in 1880 importirt.

Eisen und Eisenwaaren ꝛc. Der Preis für importirtes Metall ist ungewöhnlich stetig verblieben, und dieses ist um so auffallender, wenn man die Schwankungen des Englischen Marktes in Betracht zieht. Verzinktes Eisen der besten Marke wurde zu Anfang 1881 mit 25 Pfd. Sterl. 10 Schill. pro Ton bezahlt, und am Ende desselben Jahres war der Preis 5 bis 10 Schill. pro Ton höher. — Die Verschiffungen hierher während der ersten zehn Monate des verflossenen Jahres betrugen 10 300 Tons gegen 7400 Tons in der gleichen Periode 1879. — Zaundraht ist gegen 10 Schill. pro Ton höher als zu Anfang 1881. — Ungeachtet der höheren Notirungen in England kosten Zinnplatten nur 19 Schill., welche Notirung 1 bis 1½ Schill. niedriger ist als im Vorjahre. — Beinahe um 50 pCt. hat sich der Import von Eisenwaaren aller Art gegen 1880 gesteigert, und um mehr als das Doppelte derjenige von Platten, Röhren und Blei.

Baumaterialien sind in einem ungemein vergrößerten Maßstabe eingeführt worden, 120 000 Fässer Cement in 1881, gegen 47 600 Fässer in 1880, und die Preise sind daher auch um 2 bis 3 Schill. für das Faß gefallen. Bauholz hingegen bedingt die nämlichen Preise wie zwölf Monate vorher, und Schiffsladungen davon finden schnell Käufer.

Gleichen Schritt mit der größeren Ausdehnung des Handels sind die diesen betreffenden Staatsinstitutionen gegangen, und vor Allem ist hier das Telegraphenamt zu nennen. Vom Anfange der Eröffnung von Telegraphenlinien in Neusüdwales an ist der Fortschritt des allgemeinen Verkehrs durch die Verzweigung und Verbesserung des Telegraphennetzes bezeichnet worden. Die erste Linie in dieser Kolonie wurde am 26. Januar 1858 eröffnet, und Ende September 1881 waren 13 689 Englische Meilen Draht in Betrieb. Es existiren in der Kolonie 323 Telegraphenämter, was nach 23¾ Jahren des Bestehens als ein sehr zufriedenstellendes Resultat bezeichnet werden kann. In der Meilenzahl der Linien steht Neusüdwales allen anderen Australischen Kolonien voran.

Da Deutsche Drahtzieherein bereits direkte Lieferungen von Telegraphendraht hierher gemacht haben, so wird es um so mehr von Interesse sein, zu erfahren, nach welchen Systemen gearbeitet wird. Im Jahre 1877 wurden von der Western Union Telegraph Company in New-York die Instrumente bezogen, um das Quadrupel-System hier einzuführen, welches der Firma Prescott u. Gerritt Smith patentirt worden war. Auf Veranlassung der diesseitigen Behörden wurde dieses System in Victoria eingeführt, und es erweist sich als ausgezeichnet zweckmäßig; 6000 Wörter werden in der Stunde auf einer Linie befördert. Später ließ der stärkere Verkehr zwischen Brisbane und Sydney es erwünscht erscheinen, daß statt des Morseschen Systems, welches noch jetzt für das Innere der Kolonie angewendet wird, ein besser arbeitendes eingeführt würde, und es wurde in Folge dessen das in England adoptirte Double current Duplex-System hier in Ausführung gebracht.

Im Jahre 1880 betrug die Einnahme des Telegraphen-Departements von Neusüdwales 84 110 Pfd. Sterl. 4 Schill. 8 Pce.

Auch andere, die Wichtigkeit der Kolonie bezeichnende Ereignisse haben stattgefunden: Neue Eisenbahnlinien sind eröffnet, neue großartige Hospitäler sind erbaut worden; die Wasserwerke sind verbessert worden, und schließlich haben Konferenzen sich in Sydney versammelt, um über die Wehrhaftigkeit von Neusüdwales und eventuelle Neubauten bezüglich dieser zu berathen. Ferner ist die Beschränkung der Chinesischen Einwanderung zu erwähnen. Obgleich Neusüdwales großer Arbeitskräfte bedarf, haben doch San Francisco und Mauritius mit ihren Chinesenquartieren der hiesigen Bevölkerung einen solchen Abscheu eingeflößt, daß mit dem Auftreten der Blattern, dieser unter Chinesen so häufig vorkommenden verheerenden Krankheit, welche gleich ansteckend auf Europäer wirkt, eine Parlamentsakte durchging, welche jedem Chinesischen Einwanderer eine Kopfsteuer von 10 Pfd. Sterl. (200 Mark) auferlegte und ferner jedem Schiffe nur gestattete, einen Chinesen auf je 100 Register-Tonnen seiner Tragfähigkeit einzuführen. Ferner besuchten Russische, Französische, Japanische und Deutsche Kriegsschiffe den hiesigen Hafen.

Die Bedeutung der Australischen Kolonien und speziell die Sydneys als Handelsplatz für den Südseehandel scheint in eine neue Sphäre zu treten, wenn der geplante Panamakanal hergestellt sein wird.

Um die Wichtigkeit des Handels von Sydney nochmals, und zwar durch Zahlen, vorzuführen, wird aus der Statistik des hiesigen Zollamts das Nachstehende excerpirt:

Vom 1. Januar bis 17. Dezember

1880:		1881:	
Werth der			
Einfuhr:	Ausfuhr:	Einfuhr:	Ausfuhr:
Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
11 105 684	9 353 503	14 029 138	10 617 941

Der hieraus ersichtliche wunderbare Fortschritt der Kolonie im Laufe des verflossenen Jahres läßt es wünschenswerth erscheinen, die Quellen des dadurch bestätigten Wohlstandes etwas näher zu beleuchten:

Wenn im Allgemeinen von einem Wassermangel Australiens gesprochen wird, so ist doch nicht zu vergessen, daß in Neusüdwales allein drei Flüsse von je 1000 Engl. Meilen und ein Fluß von 700 Engl. Meilen vorhanden sind mit zahlreichen Zuflüssen, und dieser Umstand allein berechtigt schon zu der Annahme, daß gewisse Theile der Kolonie gut bewässert sein müssen. Das Klima ist eines der gesundesten der Erde; wer Kälte vorzieht, mag nach dem hohen Tafellande der Blauen Berge gehen, wem mildere Temperatur und die Wärme Süditaliens zusagen, findet solche ebenfalls. Die mittlere Temperatur Sydneys ist 62,6 Grad Celsius, und da diese Angabe so ziemlich die Mitteltemperatur der ganzen Kolonie repräsentirt, so kann mit Sicherheit angenommen werden, daß auf einer Ausdehnung von neun Breitengraden mit einer abwechselnden Bodenformation ein Jeder das ihm passende Klima finden wird.

Solche Verschiedenheit des Klimas in einem Lande bringt selbstverständlich auch die mannigfaltigsten Produkte hervor. Fast jedes Land hat seine Spezialitäten, Neusüdwales scheint sie alle in sich zu vereinigen. Frankreich hat z. B. Wein- und Seidenbau. Der Maulbeerbaum wächst auf einer viel größeren Fläche in Neusüdwales, als er es in Frankreich je können wird, und falls der Weinbau kräftiger betrieben würde, könnte Australien den Weltmarkt versehen. Neusüdwales erntet mehr Weizen pro Acre, als irgend eine andere Kolonie, und dieser sowohl als Mehl haben die ersten Preise auf allen Ausstellungen gegen alle übrigen Weizen bauenden Länder davongetragen. Weiter giebt es ganze Landstriche, auf welchen Zucker gebaut wird. Im Clarencedistrikt sind 11 875 Acres mit Zuckerrohr bepflanzt, und von diesen wurden in 1881 3000 Acres neu bebaut. Außerdem gedeihen in demselben Distrikt Tabak, Oliven, Fieberrinde ꝛc., und die Wolle von Neusüdwales erhielt auf der Pariser Ausstellung den „großen Preis". Die Kolonie erscheint in eine Menge Distrikte eingetheilt, deren jeder wenigstens wegen der Güte Eines Produktes berühmt ist. Von den ackerbautreibenden Distrikten kommt man zu den Weidelandschaften und von diesen zu den mineralreichen Landstrichen, deren voller Werth bis jetzt unbekannt und wahrscheinlich auch ungeahnt ist.

In dreizehn Distrikten giebt es 4223 Pachtungen, welche 154 427 199 Acres enthalten, ein Areal, welches größer als Frankreich ist, und für welches nur eine jährliche Rente von 208 187 Pfd. Sterl. bezahlt wird. Auf dieser Fläche werden über 35 Millionen Schafe, mehr als 2½ Millionen Rinder und außerdem beinahe ½ Million Pferde geweidet. Auf den in Sydney jährlich abgehaltenen Ausstellungen sind manchmal über 1100 Guineas (23 100 Mark) für junge Kühe und 1000 Guineas für junge Bullen bezahlt worden. Für Zuchtböcke, sowohl importirte als auch hier gezüchtete, sind gleichfalls sehr hohe Preise angelegt worden.

Neusüdwales hat beinahe eine ebenso große Zahl Schafe wie alle übrigen Kolonien zusammen, mehr Rindvieh als irgend eine andere mit Ausnahme von Queensland und besitzt ein Drittel aller Pferde in Australasien. Der Wollexport von Neusüdwales ist während der letzten Dekade von 65 611 953 Pfund Engl. auf mehr als das Doppelte, auf 154 871 832 Pfund Engl. im Jahre, gestiegen. Die Rindvieh- und Schafheerden Australasiens können 1 000 000 Tons Fleisch jährlich liefern, und die Abgabe von 700 000 Tons im Jahre, d. i. von 2000 Tons täglich, würde den Viehbestand nicht schmälern. Diese Zahlen sind angeführt, um eine Idee von der enormen Wichtigkeit zu geben, welche der Handel mit gefrornem Fleisch, dessen Haupt-Exportplatz Sydney ist, annehmen kann. Und überdies kann der Viehbestand noch mit Leichtigkeit auf das Doppelte und Dreifache gesteigert werden, sollte der vorbenannte Handel an Größe gewinnen.

Die Aussichten der Landwirthe (Ackerbauer) stehen auf derselben Höhe; denn im Norden der Kolonie ist ein von drei Flüssen, dem Tweed, Clarence und Richmond, bewässerter Distrikt mit einem Areal von über 4 000 000 Acres, welche für den Anbau von Mais, Zucker, Wein, für Seidenkultur, für den Anbau von Baumwolle, Arrowroot, Kaffee, Thee und halbtropischen Pflanzen jeder Art geeignet sind. Südlich hiervon befinden sich vier andere Flüsse, der Bellinger, Maclay, Hastings und Manning, welche einen Landstrich von 3 000 000 Acres mit Mais- und Zuckerboden bewässern. Ferner ist hier das berühmte Hunter-Thal, wo Gemüse aller Art gebaut werden und ein Wein von ausgezeichneter Qualität wächst; der Illawarra-Distrikt, bekannt durch seine Milch-, Butter- und Käsewirthschaft, repräsentirt einen Strich von 200 Meilen fruchtbaren Landes. Der Bega-Distrikt besitzt einen Boden und ein Klima, welche ihm den Namen „der Garten Australiens" erworben haben. Alle diese Gegenden sind leicht zur Eisenbahn oder zur See zu erreichen. Auf den Hochländern der Jaß- und Goulburn-Distrikte — 15 000 000 Acres — würden alle möglichen Arten Getreide, Gemüse und Früchte gedeihen, und ebenso in Neu-England mit 14 000 000 Acres reichen Bodens.

Unwillkürlich wirft sich hier die Frage auf, wie es zugeht, daß trotz dieses guten Landes die Bewirthschaftung desselben so langsame Fortschritte macht, und daß nur etwa 700 000 Acres unter dem Pfluge sind. Doch findet dieser Umstand seinen Grund bis zu einem gewissen Grade in der Bildung der Erdoberfläche dieser Ländereien. Eine hohe Kette von Bergen läuft einige Meilen vom Meere landeinwärts parallel mit demselben. Die meisten auf diesem Bergrücken entspringenden Flüsse richten ihren Lauf dem Innern statt der See zu. Bis zu der Zeit, wo die Eisenbahnen diese Striche aufschlossen, waren dieselben daher für den Landwirth von geringer Wichtigkeit. Jetzt, wo die Schienenstränge hinreichen, darf auf einen baldigen Ersatz für Arbeit, für geduldiges Ausharren und für das daselbst angelegte Kapital zu rechnen sein.

Die Zuckerpflanzungen beschäftigen in Neusüdwales etwa 2000 Leute, ausschließlich Europäer; viele von diesen sind Deutsche, welche mit Frau und Familie die harte, aber lohnende Arbeit besorgen.

Der Weinbau lieferte in 1881 etwa 580 000 Gallonen Wein und 1575 Tons Weintrauben für den Tischgebrauch. Der Tabaksbau wird mit jedem Jahre bedeutender.

5929½ Acres sind mit Apfelsinenbäumen bepflanzt, von denen im Paramatta-Distrikt einzelne etwa 100 Dutzend Apfelsinen jährlich bringen.

Die statistischen Tabellen des Landbaues der verschiedenen Australischen Kolonien geben ein allgemeines Bild der Wichtigkeit desselben. Obgleich Neusüdwales im Vergleich zu der einen oder anderen Nachbarkolonie, was Größe der Landwirthschaft anbetrifft, zurücksteht, so ist doch wohl zu beachten, daß diese Kolonie den höchsten Weizenertrag pro Acre aufzuweisen hat, und daß, wo andere Kolonien, wie Südaustralien, sich bereits nach neuen Ackerfrüchten umsehen müssen, da das unrationelle Vorgehen der dortigen Landbesitzer die Tragbarkeit des Bodens theilweise ausgenutzt hat, Neusüdwales mit seinen reichen Fluren die besten Aussichten für Thatkraft und Unternehmungsgeist bietet.

Der Gesammtwerth der während der letzten zehn Jahre gewonnenen Mineralien beträgt 23 949 178 Pfd. Sterl. Es sind ohne Zweifel noch große unerschlossene Goldfelder vorhanden, zu welcher Muthmaßung die bereits entdeckten berechtigen.

Steinkohle wird auf einer Strecke von Hunderten von Meilen der Küste entlang gefunden, ja dieser Strich kann als ein einziges großes Kohlenbecken angesehen werden, ein Lager von 16 Adern, jede von mindestens 3 Fuß Dicke und die eine sogar von 8 bis 10 Fuß Ausdehnung! Die Beschaffenheit der Kohle ist so dicht, daß beispielsweise ein Schiffskohlenbehälter 6 pCt. mehr Australische als Englische Kohle hält; die hiesige Kohle ist außerdem nicht schwefelhaltig.

Die Produktion der Australischen Zinngruben ist jetzt schon größer, als die Hälfte der Produktion aller Zinngruben der Erde, und in Neusüdwales ist diese Industrie noch durchaus nicht in dem Maßstabe ausgedehnt, zu welcher der Boden berechtigt.

Kupferbergwerke, deren Bearbeitung in den großen Südaustralischen Gruben hier und da aufgegeben worden ist, blühen in Neusüdwales des ungeheuer reichen Gehalts ihrer Erze wegen.

Oelhaltige Steine (Shale) mit besonders hohem Gehalte werden gefunden, und selbst Edelsteine sind ans Tageslicht gefördert worden; bereits 10 000 Diamanten, deren größte 5⅝ Karat gewogen, sind dem Handel zugeführt worden.

Die kommerziellen Beziehungen sind selbstverständlich Hand in Hand mit den erwähnten Produktionsverhältnissen gegangen.

Die Peninsular and Oriental Company hat kürzlich ihre besten Schiffe hierher angelegt. Ebenso hat die Orient Company ihre Endstation in Sydney; der neue Stahldampfer „Austral" von den Größenverhältnissen des „Orient" (5 384 Register-Tonnen), eines der größten Dampfschiffe der Erde, wird es Passagieren möglich machen, von England nach Sydney in 34 Tagen zu reisen, ein Umstand, der gegen früher gänzlich verschiedene Verhältnisse im kommerziellen Leben herbeiführt. Ferner unterhalten die Dampfboote der Pacific Company eine monatliche Verbindung zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und dieser Kolonie. Auch laufen sogenannte Cargo Steamers, Dampfschiffe, welche nur bestimmt sind, Ladung einzunehmen, fast regelmäßig zwischen Europa und Sydney.

Sydney besitzt an lokalen Dampfschiffsunternehmungen 8 Gesellschaften, von welchen allein die Australasian Steam Navigation Company mit ihren 48 Dampfern in der Lage ist, überall im Welthandel zu konkurriren.

Mort's Dock and Engineering works sind die vollkommensten Maschinenwerkstätten und Schiffswerfte Australiens, und es sind hier bereits Dampfer von 500 Register-Tonnen gebaut worden. Die vorher erwähnte Australasian Steam Navigation Company besitzt ihre eigenen Werke und beschäftigt Hunderte von Arbeitern.

Wie rapid der Fortschritt in allen kommerziellen Dingen gewesen ist, bestätigen die statistischen Zahlen; denn nach diesen steigerte sich der Handel von Neusüdwales für den Kopf der Bevölkerung von 30 Pfd. Sterl. 19 Schilling 4 Pence im Jahre 1871 auf 40 Pfd. Sterl. 18 Schill. 8½ Pence in 1881.

Als Hafen steht Port Jackson unvergleichbar da; derselbe faßt alle Flotten der Erde mit Leichtigkeit, und seine Lage bedingt, daß ihm der Südseehandel zufließt.

Neusüdwales produzirt in beinahe unerschöpflichen Mengen die schönsten Hölzer, welche sich besonders zur Herstellung von Fourniren eignen.

Eisenbahnen. Alle Eisenbahnen sind Regierungseigenthum, und gegenwärtig sind fast 1000 Englische Meilen dem Verkehr übergeben. Diese haben nahe an 12 000 Pfd. Sterl. (240 000 Mark) pro Meile gekostet. So groß diese Summe erscheinen mag, so hat sich der Verkehr auf denselben doch schon so ausgedehnt, daß sie 1880 einen Nettogewinn von beinahe 4½ pCt. erzielten. Momentan sind 500 weitere Meilen in Bau gegeben, an deren Herstellung 5 760 Mann beschäftigt sind; außerdem sind für andere 640 Meilen bereits Vermessungen vorgenommen, und in fünf Jahren werden neue 1000 Meilen von Dampfwagen befahren werden, was sich als unschätzbar für den Landwirth und Viehzüchter erweisen wird.

Neusüdwales besitzt 1380 Englische Meilen Hauptlandstraßen und 19 000 Meilen Zweiglandstraßen in bester Beschaffenheit. 34 Brücken, welche 70 000 Pfd. Sterl. kosten, sind im Bau begriffen, und Submissionen für den Bau weiterer 32 werden nächstens erfolgen. Ferner befinden sich in der Kolonie 100 Fähren und ein Regierungstrockendock, welches Schiffe bis zu 3500 Tonnen aufnehmen kann.

Neusüdwales sowie die anderen Australischen Kolonien befinden sich gegenwärtig noch nicht im Weltpostverbande, indeß sind bereits Präliminarien eröffnet, um solches vorzubereiten.

Was Leuchtthürme anbetrifft, so besitzt Neusüdwales jetzt das stärkste elektrische Licht, welches für solche Zwecke überhaupt hergestellt worden ist; dasselbe ist kürzlich von den berühmten Chance'schen Werken in Birmingham hier angekommen und wird am Eingange des Hafens von Sydney aufgestellt werden.

Am 24. Januar 1882 sind die Statistiken des Schiffsverkehrs im Hafen von Sydney für 1881 veröffentlicht worden, und dieselben zeigen wiederum eine Vergrößerung des Verkehrs gegen 1880. Im Ganzen liefen 1 389 Schiffe von 973 425 Tonnen ein und gingen 1 322 Schiffe von 941 895 Tonnen aus, Kriegsschiffe und Küstenfahrzeuge nicht eingeschlossen, d. i. in 1881 gegenüber dem Vorjahre mehr: im Eingang 91 Schiffe und 134 899 Tonnen, im Ausgang 109 Schiffe und 130 680 Tonnen.

Speziell den Handel zwischen Deutschland und Neusüdwales berührend, ist es erfreulich, berichten zu können, daß derselbe sich in bedeutendem Maßstabe vermehrt hat. Schon die direkte Dampfschiffsverbindung zwischen Hamburg und Sydney giebt hiervon ein glänzendes Zeugniß. Es liefen während 1881 21 Deutsche Schiffe von 13 334 Register-Tonnen in Sydney und 7 Deutsche Schiffe von 3 833 Register-Tonnen in Newcastle ein, was für die Kolonie ein Total von 28 Deutschen Schiffen von 17 167 Register-Tonnen ausmacht. Wenn diese Angabe auch ein Mehr gegen das Vorjahr zeigt, so beweisen doch die Schiffsberichte Sydneys, daß die Deutsche Schifffahrt nur einen verhältnißmäßig sehr kleinen Theil des betreffenden Geschäfts in Anspruch nimmt. Außerdem ist die Tonnenzahl der eingelaufenen Deutschen Schiffe für die Größe des Imports Deutscher Waaren nicht maßgebend, da selbst die von Hamburg angekommenen Dampfschiffe mehrere andere Europäische Häfen berührt und daselbst Waaren für hier eingenommen haben. Indeß die letzthin eingetroffenen Deutschen Dampfschiffe zeigten eine bedeutende Steigerung von Deutschen Waaren in ihren Ladungen. Es wäre sanguinisch, erwarten und annehmen zu wollen, daß sich während eines Jahres (seit welcher Zeit eine direkte Deutsche Dampfschiffsverbindung existirt) ein solcher Umschwung in der Verschiffungsweise Deutscher Güter hierher vollziehen würde, um so mehr, als die Englische Konkurrenz Alles aufbietet, um sich den Zwischenhandel nicht entreißen zu lassen, und es ist hier hinzuzufügen, daß es den Englischen Bestrebungen in vielen Fällen gelungen ist, die versuchsweise von dem indirekten Wege abgesprungenen Kunden wieder zurückzuführen und nunmehr dieselben fester als je zuvor durch Coulanz und durch Wohlfeilheit der Frachtraten an sich zu binden.

Durchaus nothwendige Faktoren für den Deutschen Handelstransport auf Deutschen Schiffen sind Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Segelschiffs- und Dampfbootverbindungen, und Erniedrigung der Frachtsätze.

In Betreff der Hamburger Dampfschiffe ist ein Uebelstand zu erwähnen: die Art und Weise des Stauens. Es sind in den betreffenden Booten stellenweise die Güter in einer in der That überaus sorglosen Weise verstaut gewesen und dementsprechend angekommen. Ferner sind hierher bestimmt gewesene Kisten in Melbourne gelandet worden und umgekehrt für Sydney bestimmt gewesene Güter in vorbenanntem Hafen; in einigen Fällen sind Waaren ganz und gar abhanden gekommen, und das betreffende Dampfboot hatte den Werth zu ersetzen. Solche Zustände auf Schiffen sind dem hiesigen kommerziellen Publikum bisher gänzlich unbekannt gewesen und erregen nicht nur Unwillen gegen die Leitung der betreffenden Dampfschiffslinie, sondern lassen die Geschäftsführung der Deutschen Rheder in einem ungünstigen Lichte erscheinen. Die möglichst ordentliche Ablieferung der Waare ist eine der ersten Bedingungen des überseeischen Transportverkehrs und Handels im Allgemeinen.

An Bord eines jeden Dampfschiffes der Peninsular and Oriental- und der der Orient-Gesellschaft befindet sich ein Oberstauer, welcher das Dampfboot überall hin begleitet und der nach und nach mit den Räumlichkeiten des Schiffes so bekannt und vertraut wird, daß er thatsächlich in der Lage ist, den angemessenen Platz eines jeden zu verladenden Kollo zu bezeichnen. Mit Leuten solcher Kapazität ist es den bezüglichen Dampfschiffen möglich, in wenigen Stunden ihre ganze Ladung für einen Platz zu löschen, ohne daß es vorkommt, daß Güter in einem unrichtigen Hafen gelöscht werden.

Deutsche Segelschiffe kommen nur vereinzelt hierher und dann fast immer unter fester Charter für das Südseegeschäft; indeß gerade für Schiffe von 400 bis 600 Tonnen ist hier Verwendung für Zucker-, Kohlen- und Weizen-Charters (die letzteren beiden kombinirt von hier mit Kohle nach Neuseeland und dann mit Weizen nach dem Vereinigten Königreich), ferner für Kohle nach allen Weltgegenden, für Holz von Britisch-Columbien ꝛc. ꝛc. Das Europäisch-Australische Transportgeschäft wird in Zukunft wohl ausschließlich von Dampfschiffen besorgt werden, aber für andere Verbindungen bietet Neusüdwales mit seinen Kohlenlagern, seinem Kopra-, Weizen- und Zuckerhandel vollauf Gelegenheit, Schiffe in bedeutender Menge zu verwenden.

Daß die Nationalität der Schiffe im hiesigen Verkehr kein Vorurtheil findet, beweist der erfreuliche Umstand, daß Deutsche Dampfer sich an dem Export gefrorenen Fleisches nach England betheiligt haben.

Trotz der sehr großen und kräftigen Englischen und lokalen Konkurrenz ist es Deutschen Versicherungsgesellschaften gelungen, hier festen Fuß zu fassen. Die betheiligten Kompagnien sind:
die Hamburg-Magdeburger Feuerversicherungsgesellschaft in Hamburg,
„ Hanseatische Feuerversicherungsgesellschaft in Hamburg,
„ Norddeutsche Feuerversicherungsgesellschaft in Hamburg,
„ Preußische Nationalversicherungsgesellschaft in Stettin,
„ Transatlantische Feuerversicherungsgesellschaft in Hamburg, ferner
„ Allgemeine Versicherungsgesellschaft für See-, Fluß- und Landtransport in Dresden, und
„ Transatlantische Seeversicherungsgesellschaft in Berlin.
Auch halten
der Verein Hamburger Assekuradeure in Hamburg, und
die „Rhenania", Versicherungsgesellschaft in Köln,
hier Agenten für Schadenfälle.

Interessant für die Deutsche Eisenindustrie wird es sein, die Preise und Quantitäten der importirten Eisenbahnschienen zu erfahren, eines so wichtigen Artikels für hier als Absatzgebiet für Deutschen Gewerbefleiß. Während der letzten zehn Jahre sind importirt worden:

	Tons.	Preis für das Ton. Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
1871	461	8	13	10
1874	6 616	13	9	6
1875	27 418	10	19	1
1876	252	3	3	3
1877	24 179	8	16	—
1878	19 893	8	6	8
1879	12 034	6	19	6
1880	19 867	7	18	—
Zusammen...	110 720	im Durchschnitt 9	3	—

Statistische Angaben für 1880.

Bevölkerung.

Laut der statistischen Angaben belief sich die Bevölkerung am 31. Dezember 1880 auf 770 524 Seelen, indeß erwies sich diese Zahl nach einer damals vorgenommenen Volkszählung als unrichtig, vielmehr war die Bevölkerung nur 739 385 Seelen stark. Der Unterschied in den beiden Resultaten ist durch den Umstand erklärlich, daß der Ab- und Zufluß der über Land nach und von den anderen Kolonien reisenden Personen nicht überwacht werden kann.

Arbeitslohn.

Die Höhe der Löhne stellte sich
für männliche Arbeiter:
Zimmerleute 9 bis 11 Schill. pro Tag.
Schneider (pro Stück bezahlt) 2 Pfd. Sterl. 10 Schill. bis 3 Pfd. Sterl. 10 Schill. pro Woche.
Schmiede 1 Schill. bis 1 Schill. 4 Pce. pro Stunde.
Stellmacher 3 Pfd. Sterl. 10 Schill. pro Woche.
Maurer 7 bis 9 Schill. pro Tag.
Steinmetze 10 bis 11 Schill. pro Tag.
Landarbeiter 30 bis 45 Pfd. Sterl. pro Jahr.
Familien (Landarbeiter) 60 bis 75 Pfd. Sterl. pro Jahr.
für weibliche Arbeiter:
Köchinnen 30 bis 65 Pfd. Sterl. pro Jahr.
Hausmägde 26 „ 35 „ „ „
Wäscherinnen 32 „ 45 „ „ „
Kindermägde 26 „ 35 „ „ „

Handel.

Der Gesammtwerth der Einfuhr des Jahres 1880 betrug 13 950 075 Pfd. Sterl.,
derjenige der Ausfuhr 15 525 138 „
Nach den einzelnen Staaten gesondert, war der Werth der Einfuhr aus:

Großbritannien	6 536 661	Pfd. Sterl.,
den Britischen Kolonien	6 259 134	„ „
Frankreich	37 859	„ „
Deutschland	47 169	„ „
den Vereinigten Staaten von Amerika	387 056	„ „
China	358 129	„ „
anderen Ländern	324 067	„ „
im Ganzen...	13 950 075	Pfd. Sterl.;

der Werth der Ausfuhr nach:

Großbritannien	7 525 637	Pfd. Sterl.,
den Britischen Kolonien	7 527 013	„ „
Frankreich	144	„ „
Deutschland	—	„ „
anderen Ländern	472 344	„ „
im Ganzen...	15 525 138	Pfd. Sterl.

Die hauptsächlichsten Einfuhrartikel und deren Werthe waren folgende:

	Pfd. Sterl.
Bier in Fässern	68 433
„ „ Flaschen (Deutschland hiervon 4685 Pfd. Sterl.)	113 481
Biskuits (Deutschland hiervon 50 Pfd. Sterl.)	12 715
Blei	21 972
Bürstenwaaren	22 370
Cement (Deutschland hiervon 739 Pfd. Sterl.)	41 855
Chokolade und Kakao	13 723
Cigarren (Deutschland hiervon 371 Pfd. Sterl.)	31 450
Droguen, Arzneien und Apothekerwaaren (Deutschland hiervon 50 Pfd. Sterl.)	133 167
Eisen-, Kupfer- und Messingwaaren (Deutschland hiervon 588 Pfd. Sterl.)	385 191
Draht (Deutschland hiervon 1791 Pfd. Sterl.)	116 431
Eisen und Stahl	141 717
Eisenbahnbau-Utensilien:	
Lokomotiven, Wagen, Waggons	76 195
Schienen	119 614
Räder und Achsen	14 246
sonstiges Zubehör	36 073
Fische, gesalzene, getrocknete und präservirte	71 172
Galvanisirtes Eisen und galvanisirte Eisenwaaren	267 297
Holz (Deutschland hiervon 866 Pfd. Sterl.)	175 972
Kleidungsstücke, fertige, und Ausrüstungsgegenstände (Deutschland hiervon 15 Pfd. Sterl.)	272 608
Lichte	37 678
Malz	110 592
Manufakturwaaren (Baumwollen-, Wollen-, Leinen- und Seidenwaaren, Hüte, Schirme) (Deutschland hiervon 95 Pfd. Sterl.)	2 602 451
Maschinen	164 223
Möbel	78 700
Musikalische Instrumente (Deutschland hiervon 4 970 Pfd. Sterl.)	72 764
Nägel (Deutschland hiervon 494 Pfd. Sterl.)	37 068

	Pfd. Sterl.
Nähmaschinen (Deutschland hiervon 715 Pfd. Sterl.)	51 745
Papier (Bücher) (Deutschland hiervon 132 Pfd. Sterl.)	380 077
Pflanzen und Sämereien	9 320
Porzellan u. Steingut (Deutschland hiervon 150 Pfd. Sterl.)	80 524
Säcke	82 445
Salz (Deutschland hiervon 256 Pfd. Sterl.)	54 726
Sattlerwaaren	68 358
Schießpulver	11 177
Seife	15 983
Spielwaaren und Parfumerien ohne Spiritusgehalt (Deutschland hiervon 562 Pfd. Sterl.)	97 682
Sprengpulver (Dynamit) (Deutschland hiervon 138 Pfd. Sterl.)	39 966
Spirituosen:	
Cognac (Deutschland hiervon 117 Pfd. Sterl.)	243 617
Rum	45 282
Genever (Deutschland hiervon 14 947 Pfd. Sterl.)	55 568
Whisky	73 779
Liköre (Deutschland hiervon 261 Pfd. Sterl.)	3 939
Parfumerien	11 330
andere (Deutschland hiervon 906 Pfd. Sterl.)	15 495
Stiefel und Schuhe	375 181
Thee	479 680
Telegraphenmaterial	2 288
Uhren (Deutschland hiervon 10 Pfd. Sterl.)	62 205
Waffen (Deutschland hiervon 1860 Pfd. Sterl.)	16 570
Wein, moussirender (Deutschland hiervon 45 Pfd. Sterl.)	17 792
„ nichtmoussirender (Deutschland hiervon 382 Pfd. Sterl.)	56 881
Zucker (Deutschland hiervon 10 Pfd. Sterl.)	562 583

Die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel und deren Werthe waren die nachstehenden:

	Pfd. Sterl.
Fleisch, präservirtes, und Fleischextrakt	213 884
Früchte, in Flaschen	1 060
„ frische	93 548
„ getrocknete	10 914
Goldmünzen	830 515
Häute und Felle:	
Pferdehäute	299
Rindshäute	169 514
Schaffelle	16 558
Kängurufelle	2 786
andere	3 933
Steinkohle	425 299
Kupfer	427 364
Kupfererz	4 821
Leder	108 985
Perlmutter	51 809
Pferde	62 661
Rindvieh	454 754
Schafe	452 756
Silber	24 771
Silbermünze	24 583
Talg	396 916
Wolle, gewaschene 2 959 406 / „ ungewaschene 5 478 128	8 437 534
Zinn	679 959
Zinnerz	31 094

Schifffahrt.

Während des Jahres 1880 liefen ein:

1016	Dampfschiffe von	438 523	Tonnen,
1092	Segelschiffe „	803 935	„
zusammen 2108	Schiffe von	1 242 458	Tonnen.

Es liefen aus:

1037	Dampfschiffe von	443 884	Tonnen,
1006	Segelschiffe „	746 437	„
zusammen 2043	Schiffe von	1 190 321	Tonnen.

Im Jahre 1880 wurden in der Kolonie 41 Schiffe von 2799 Tonnen gebaut und 74 Schiffe von 9162 Tonnen registrirt.

Mineralische Produktion.

Die Gesammtmenge der in 1880 unter Deckung von den verschiedenen Golddistrikten der Kolonie eingesandten und in der Königlichen Münze hier empfangenen Goldes betrug 77 807 Unzen, welche einen Werth von 291 048 Pfd. Sterl. 15 Schill. repräsentiren.

Ferner sind von anderen Orten 31 977 Unzen zum Werthe von 119 719 Pfd. Sterl. 1 Schill. 6 Pce., ebenfalls zu Münzzwecken, angekommen.

Steinkohle. 46 Gruben förderten 1 466 180 Tons zum Werthe von 615 336 Pfd. Sterl. 11 Schill. 7 Pce.

Kerasinstein. 2 Gruben produzirten 19 201 Tons zum Werthe von 44 724 Pfd. Sterl.

Kupfer. Der Ertrag war 4416 Tons, der Werth desselben 169 791 Pfd. Sterl.

Eisenproduktion 2000 Tons, Werth 12 800 Pfd. Sterl.

Zinnproduktion 6359 Tons, Werth 280 012 Pfd. Sterl.

Viehstand.

Die Gesammtzahlen für 1880 sind:

Pferde	370 000,
Rindvieh	2 800 000,
Schafe	35 398 121,
Schweine	308 205.

Ackerbau.

Bereits oben angegeben.

Eisenbahnbau.

Die Länge des Eisenbahnnetzes von 1880 betrug 849½ Englische Meilen. Die Einnahmen beliefen sich auf 1 161 016 Pfd. Sterl. 11 Schill. 8 Pce., die Ausgaben auf 647 718 Pfd. Sterl. 12 Schill. 1 Penny, was einen Ueberschuß von 513 297 Pfd. Sterl. 19 Schill. 7 Pce. ergiebt.

Ferner bestehen diesem Departement unterstellte 4½ Meilen Pferdebahnen, deren Einnahme 18 980 Pfd. Sterl. 4 Schill. 5 Pce. und deren Ausgabe 13 443 Pfd. Sterl. 18 Schill. 6 Pce. betrug, was einen Ueberschuß von 5568 Pfd. Sterl. 1 Schill. 3 Pce. läßt.

Ueber das Telegraphenwesen ist Neues oben mitgetheilt.

Postwesen.

1536 Personen waren in 927 Postämtern und in 119 temporären solcher beschäftigt. Die Einnahme betrug 194 084 Pfd. Sterl. 8 Schill. 7 Pce., die Ausgabe 268 128 Pfd. Sterl.

Einwanderung.

3134 Personen wurden durch Regierungsmittel zugeführt. Die Gesammt-Ausgabe hierfür war 45 601 Pfd. Sterl. 11 Schill. 9 Pce.

Oeffentliche Bauten.

Für Wege- und Brückenbau wurden in 1880 614 914 Pfd. Sterl. 5 Schill. 9 Pce., für Hafen- und Flußbauten 279 913 Pfd. Sterl. 18 Schill. 7 Pce., für öffentliche Gebäude 500 823 Pfd. Sterl. 16 Schill. 9 Pce. verausgabt.

Schiffsverkehr der Kolonie Neusüdwales.

Ueber den Schiffsverkehr in der Kolonie Neusüdwales während der letzten 10 Jahre ist kürzlich die unten folgende Tabelle veröffentlicht worden.

Aus derselben geht hervor, daß sich in der Zeit von 1872 bis 1881 bei den angekommenen Schiffen die Zahl um 243, der Tonnengehalt um 681 749 vermehrt hat, bei den abgegangenen Schiffen die Zahl um 12, der Tonnengehalt um 516 711.

Die Küstenschifffahrt ist in dieser Statistik nicht inbegriffen.

Auf die einzelnen Verkehrsländer vertheilt sich die obige Zunahme wie folgt:

	Angekommene Schiffe.		Abgegangene Schiffe.	
	Zahl.	Tonnengehalt.	Zahl.	Tonnengehalt.
Großbritannien	+ 136	+ 227 167	+ 51	+ 115 066
Victoria	+ 71	+ 232 668	— 88	— 140 203
Südaustralien	+ 18	+ 41 863	— 16	— 19 894
Tasmanien	+ 50	+ 25 805	+ 37	+ 25 820
Neuseeland	— 66	— 627	— 18	— 24 080
Westaustralien	— 3	— 2 146	—	— 230
Queensland	— 1	+ 55 660	+ 26	+ 46 216
Andere Britische Besitzungen	— 15	+ 14 607	— 80	— 1 270
Südsee-Inseln	+ 22	+ 13 455	+ 25	+ 17 270
Mit Fischerei beschäftigt	— 11	— 2 747	— 9	— 2 278
Vereinigte Staaten	— 8	+ 5 864	+ 35	+ 60 585
Fremde Länder	+ 50	+ 70 180	+ 49	+ 71 415
Zusammen	+ 243	+ 681 749	+ 12	+ 516 711

Zehnjährige Uebersicht über die Anzahl und den Tonnengehalt

Jahr.	Von Großbritannien.		Von Britischen: Victoria.		Südaustralien.		Tasmanien.		Neuseeland.		Westaustralien.	
	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
1872	71	72 053	723	297 610	151	61 103	78	17 957	335	111 555	3	2146
1873	101	101 056	758	324 761	175	64 240	94	22 201	333	127 150	7	5602
1874	89	86 380	897	429 204	178	73 372	72	21 554	395	180 240	2	1699
1875	141	150 071	836	405 219	194	79 690	84	27 347	466	187 132	1	1320
1876	120	128 523	811	394 545	228	84 612	105	32 944	397	166 462	1	89
1877	151	170 349	891	443 076	168	70 116	118	31 735	361	150 194	—	—
1878	145	173 708	903	486 985	179	88 219	135	37 104	436	176 334	—	—
1879	143	183 590	843	466 983	182	80 657	116	35 109	428	180 867	—	—
1880	148	211 372	743	460 851	171	85 702	124	45 274	289	123 344	1	181
1881	207	299 220	794	530 278	169	102 966	128	43 762	269	110 928	—	—

Zehnjährige Uebersicht über die Anzahl und den Tonnengehalt

Jahr.	Nach Großbritannien.		Nach Britischen: Victoria.		Südaustralien.		Tasmanien.		Neuseeland.		Westaustralien.	
	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
1872	43	45 592	678	231 907	166	61 431	88	24 066	302	102 923	2	848
1873	42	44 428	675	244 881	188	70 730	90	24 397	310	105 622	4	1469
1874	40	44 588	691	276 013	174	64 388	71	21 005	324	119 868	1	316
1875	46	56 503	692	290 017	221	85 104	85	22 895	357	126 084	1	372
1876	45	54 389	678	303 376	218	81 586	115	33 003	375	142 595	2	784
1877	50	63 214	734	328 238	185	62 862	113	32 826	357	149 028	2	462
1878	47	70 738	733	348 076	188	70 171	141	43 485	405	163 176	1	783
1879	68	99 276	711	371 772	200	75 177	144	49 497	387	157 575	5	1277
1880	98	154 091	625	365 348	187	87 114	117	48 603	287	127 105	6	1881
1881	94	160 658	590	372 110	150	81 325	125	49 826	284	127 003	2	618

Die im Verhältniß zu der starken Vermehrung des Tonnengehalts sehr geringe Zunahme in der Zahl der Schiffe beweist, daß überall größere Schiffe zur Verwendung gekommen, mit anderen Worten, daß die Segelschiffe durch die Dampfschiffe verdrängt worden sind. Eine nähere Prüfung der mitgetheilten Zahlen zeigt, daß dies namentlich im Verkehr zwischen Neusüdwales und den übrigen Australischen Kolonien der Fall gewesen ist. Wie aus anderen statistischen Publikationen ersichtlich, überwiegt das Segelschiff hier zur Zeit noch in der Fahrt von England, von und nach dem Europäischen Kontinent, den Südsee-Inseln und Mauritius, nach den Vereinigten Staaten und einigen Ostasiatischen und Südamerikanischen Ländern.

Ueber das Verhältniß des Tonnengehalts der Segelschiffe und Dampfschiffe in Neusüdwales während der letzten sechs Jahre giebt die nachstehende Uebersicht Aufschluß:

	Angekommen.		Abgegangen.	
	Segelschiffe. Tonnen.	Dampfschiffe. Tonnen.	Segelschiffe. Tonnen.	Dampfschiffe. Tonnen.
1876	600 604	473 821	614 567	438 733
1877	623 682	512 524	606 620	495 155
1878	694 902	572 472	659 402	532 728
1879	647 124	621 253	662 177	610 170
1880	438 523	803 935	443 884	746 437
1881	541 084	915 155	487 112	843 149

In Prozenten ausgedrückt, ergiebt sich hiernach als Resultat:

	Tonnengehalt der			
	angekommenen		abgegangenen	
	Segelschiffe.	Dampfschiffe.	Segelschiffe.	Dampfschiffe.
1876	55,9	44,10	58,35	41,65
1881	37,15	62,85	36,62	63,38

der in Neusüdwales angekommenen Schiffe.

Kolonien.				Von den Südsee-Inseln.		Vom Fischfang.		Von den Vereinigten Staaten.		Von andern fremden Ländern.		Zusammen.	
Queensland.		Andere Britische Besitzungen.											
Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
371	95 564	71	34 799	43	5 456	11	2747	44	43 500	110	30 000	2011	774 490
381	110 274	58	33 075	33	6 600	10	2959	14	8 136	197	68 750	2161	874 804
332	111 889	52	25 816	35	5 792	1	219	22	22 050	142	58 154	2217	1 016 369
402	138 015	56	21 233	26	6 980	2	591	36	36 845	132	54 643	2376	1 109 086
404	134 667	79	42 234	40	9 760	1	411	27	41 781	100	38 397	2313	1 074 425
428	139 198	37	20 984	42	11 844	1	286	35	43 701	129	54 723	2361	1 136 206
407	142 327	55	38 167	41	9 349	—	—	46	58 479	122	56 702	2469	1 267 374
385	141 568	60	41 829	43	8 039	—	—	43	52 366	148	77 369	2391	1 268 377
376	144 623	67	46 238	40	6 894	—	—	31	41 673	118	76 306	2108	1 242 458
370	151 224	56	49 406	65	18 911	—	—	36	49 364	160	100 180	2254	1 456 239

der von Neusüdwales abgegangenen Schiffe.

Kolonien.				Nach den Südsee-Inseln.		Auf den Fischfang.		Nach den Vereinigten Staaten.		Nach andern fremden Ländern.		Zusammen.	
Queensland.		Andere Britische Besitzungen.											
Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
330	89 798	203	120 175	47	6 276	9	2278	81	85 228	142	43 028	2091	813 550
326	90 203	110	71 300	40	8 141	9	2525	76	72 912	342	151 066	2212	887 674
305	98 994	96	56 930	39	6 735	1	286	122	125 171	301	160 231	2168	974 525
323	106 461	86	49 409	27	5 505	—	—	102	116 832	354	199 919	2294	1 059 101
329	113 195	197	113 445	47	33 288	1	286	112	115 485	146	61 868	2265	1 053 300
361	118 677	141	106 275	51	13 671	2	350	86	107 103	219	119 069	2301	1 101 775
348	113 018	174	124 781	57	17 900	—	—	103	127 235	910	112 767	2387	1 192 130
333	123 011	121	110 980	58	15 103	—	—	101	121 076	268	157 603	2396	1 272 347
319	125 620	129	77 968	49	9 760	—	—	64	84 961	162	107 870	2043	1 190 321
356	136 014	123	118 905	72	23 546	—	—	116	145 813	191	114 443	2103	1 330 261

VIII.] **Wilmington** (Nordcarolina).

Bericht über die Ausfuhr während des Jahres vom 1. April 1881 bis 31. März 1882.

Nach den Berichten der hiesigen Börse betrug die Ausfuhr der hiesigen Hauptprodukte, Baumwolle, Terpentinöl, Harz, Theer und dicker Terpentin (Crude Turpentine) während des verflossenen Erntejahres vom 1. April 1881 bis 31. März 1882:

Nach	Baumwolle. Ballen.	Terpentinöl. Fässer.	Harz. Fässer.	Theer. Fässer.	Dicker Terpentin (Crude Turpentine). Fässer.
Europa	63 833	58 615	380 278	12 757	102
Nordamerikanischen Häfen.....	71 694	29 752	45 645	43 356	2 221
Zusammen...	135 527	88 367	425 923	56 113	2 323

gegen vom 1. April 1880 bis 31. März 1881:

Nach	Baumwolle. Ballen.	Terpentinöl. Fässer.	Harz. Fässer.	Theer. Fässer.	Dicker Terpentin (Crude Turpentine). Fässer.
Europa	72 182	63 199	392 317	11 850	—
Nordamerikanischen Häfen.....	46 271	33 121	52 793	38 517	2 832
Zusammen...	118 453	96 320	445 110	50 367	2 832

Vergleicht man die vorstehenden beiden Tabellen mit einander, so zeigt sich für das Erntejahr 1881/82 eine Zunahme
bei Baumwolle ..... um 17 074 Ballen,
„ Theer..... „ 5 746 Fässer,
eine Abnahme
bei Harz..... um 19 187 Fässer,
„ Terpentinöl..... „ 7 953 „
„ dickem Terpentin „ 509 „

Von den im Erntejahre 1881/82 exportirten Produkten gingen direkt nach Deutschen Häfen:

Nach	Baumwolle. Ballen.	Terpentinöl Fässer.	Harz. Fässer.
Königsberg.....	—	—	1 941
Stettin	—	—	28 320
Rostock	—	—	2 587
Hamburg	—	8391	94 707
Harburg.....	—	—	3 578
Bremen	7289	—	—
Zusammen...	7289	8391	131 133

In allen diesen Angaben sind sämmtliche Produkte, wie bereits erwähnt, vom 1. April bis 31. März gerechnet, auch Baumwolle, obgleich das Erntejahr der letzteren vom 1. September bis 31. August läuft. Rechnet man für Baumwolle das Erntejahr derselben, so beläuft sich ihr Export im Erntejahre 1881/82 bis 31. März 1882 auf 126 262 Ballen, gegen 110 577 Ballen im ganzen Erntejahre vom 1. September 1880 bis 31. März 1881; mithin war schon am 31. März d. J., wo das Erntejahr noch lange nicht beendet, eine Zunahme von 15 685 Ballen zu verzeichnen.

Außer in den genannten Hauptprodukten betreibt Wilmington noch bedeutenden Exporthandel in Reis und Holz. Der Holzexport beläuft sich jährlich auf etwa 40 000 000 Fuß, und Holz wird hauptsächlich nach den nördlicher gelegenen Häfen der Vereinigten Staaten, wie Boston, New-York, Baltimore und Philadelphia, dann aber auch in bedeutenden Quantitäten nach den Westindischen Inseln und Häfen der Ostküste Südamerikas ausgeführt, jedoch lassen sich hierüber keine genauen Zahlen mittheilen, da von der hiesigen Börse keine Register über Holz- und Reisexport geführt werden. — Unter anderen ging auch im letzten Jahre eine Ladung Cypressenholz (185 013 Fuß) direkt von hier nach Deutschland, und zwar nach Wolgast.

Die Aussichten für die diesjährige (1882/83) Ernte in Harz und Terpentinöl sind durchschnittlich gut, und die Landleute werden durch die in diesem Frühjahr herrschenden hohen Preise angeregt, möglichst viel Terpentin (dicken Terpentin) in diesem Jahre zu gewinnen, jedoch fehlt es ihnen an in diesem Produktionszweige bewanderten Händen, da dieselben für die reichen Terpentindistrikte der benachbarten südlichen Staaten sehr gesucht sind.

Auch für eine gute Getreideernte im Westen des Staates, sowie für eine gute Reisernte längs der Küste sind die besten Aussichten vorhanden, doch fehlt es den Getreidepflanzern im Westen dieses Staates an genügenden und wohlfeilen Verkehrsmitteln, um ihre Produkte (hauptsächlich Weizen und Mais) nach dem Markte der Hafenstädte zu bringen.

An den Vorbereitungen auf die neue Baumwollenernte wird überall fleißig gearbeitet, und im letzten Winter und in diesem Frühjahr wurde eine Menge Ladungen Düngsalz (Kainit) von Hamburg, Stettin und Bremen, hauptsächlich jedoch von dem erstgenannten Platze, sowie Guano von Navassa und anderen Plätzen eingeführt, welche sämmtlich von hier weiter ins Land transportirt wurden, um zum Düngen des Bodens für die Baumwolle gebraucht zu werden, so daß zu erwarten steht, daß der Baumwollenexport im nächsten Erntejahre (natürlich abhängig von der Witterung) sich bedeutend heben wird, obgleich derselbe sich bereits in diesem Jahre um 17 pCt. gehoben hat.

Zu bemerken ist noch, daß Wilmington der einzige Hafen an der Nordamerikanischen Küste ist, dessen Baumwollenexport im letzten Jahre sich gehoben hat, während alle übrigen Häfen eine Abnahme zu verzeichnen haben.

An der Vertiefung des Cape Fear-Flusses auf der Strecke von Wilmington nach Smithville wird noch immer fleißig gearbeitet, jedoch werden die Arbeiten wohl kaum vor dem Spätherbst vollendet sein. Die Schiffe laden in Wilmington selbst bei Springfluth gewöhnlich bis 14 und 14½ Fuß Tiefgang, bei Ebbe bis 13 oder 13½ Fuß Tiefgang, und sie nehmen in der Regel in Smithville den Rest der Ladung ein. Von Smithville nach See, berichten die Lootsen, passirte kürzlich ein Schiff mit 18 Fuß Tiefgang die Barre.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler und Sohn, Berlin, Kochstraße 69. 70

1882. **Handelsberichte** September.

der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

V.] **San Sebastian.**

Handelsbericht für die Jahre 1879, 1880, 1881.[1])

Die durch die Reblaus und die schlechten Ernten in Frankreich verursachten Ausfälle der Französischen Weinproduktion haben dem Spanischen Weine von Jahr zu Jahr einen größeren Absatz verschafft und dadurch dem Anbau und der Bereitung einen ungeahnten Aufschwung verliehen. Folge davon sind in den betheiligten Provinzen ein regerer Handel auch in anderen Geschäftszweigen und ein allgemeiner Wohlstand. Die üblen finanziellen Einwirkungen des letzten Bürgerkrieges in den nördlichen Provinzen sind zusehends der Rückkehr materiellen Wohlergehens gewichen, und was speziell die Provinz Guipuzcoa und deren Hauptstadt San Sebastian betrifft, so hat sich das Vertrauen auf vor der Hand ruhige Zeiten vielfach durch Kapitalanlage zu gemeinnützigen Zwecken und sehr lebhafte Baulust der Begüterten geäußert. Unter anderen öffentlichen Stiftungen beansprucht die im Jahre 1879 gegründete erste Spanische Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ein besonderes Interesse, bei deren Errichtung die Beihülfe der gleichartigen Bremer Gesellschaft nachgesucht und geleistet wurde.

Nach amtlichen Mittheilungen der Sociedad vinícola de Navarra kann man die Weinerzeugung in Navarra während der fünf Jahre 1876 bis 1880 im Durchschnitt auf jährlich eine Million Hektoliter annehmen. Der mittlere Preis stieg in den Jahren 1878 und 1879 von 17 auf 21½ Pesetas für das Hektoliter, und die Produktion vermehrte sich in den drei Jahren 1877, 1878 und 1879 um etwa 10 pCt. Von dem sämmtlichen gewonnenen Wein gehen etwa 60 pCt. ins Ausland, und zwar zumeist nach Frankreich, wohin die Beförderung größtentheils mittelst Eisenbahn von der Ebrolinie über Pamplona und Alsasua, auf der Spanischen Nordbahn bis Pasages und Irun und weiter nach Bordeaux erfolgt.

Gemäß der Ausfuhrlisten des Zollamts in Irun hat sich die Weinausfuhr mittelst Eisenbahn über diesen Platz im Jahre 1880 auf 590 552 Hektoliter belaufen. Für Deutschland sind größere Ladungen gewöhnlichen Weins hauptsächlich von der Rioja über Bilbao nach Hamburg und Bremen verschifft worden. Der Frachtpreis von Haro am Ebro (Rioja) bis Bilbao oder Pasages ist ungefähr 66 Realen für die Tonne von 1000 Kilogramm. Durch die in dem Hafen Pasages von der Gesellschaft zu dessen Entwickelung fertig gestellten Verbesserungen ist für die Ausfuhr der Spanischen Weine und namentlich derjenigen der Distrikte von Navarra, Aragonien, der Rioja und Castilien ein Platz geschaffen, der als Stapel und Verladungsort alle Vortheile in sich vereinigt. Derselbe bietet der Schifffahrt eine Sicherheit und Bequemlichkeit, wie sie an der ganzen Cantabrischen Küste nicht wieder zu finden sind, und vereinigt mit einer gewissen Gefahrlosigkeit eine angemessene Wohlfeilheit der Handelsoperationen. Die Einfahrt von See aus ist, obgleich ziemlich schmal, sehr tief und bei einiger Aufmerksamkeit leicht, und die getroffenen besonderen Vorkehrungen und Einrichtungen sind ungemein zweckmäßig. In Folge dieser günstigen Verhältnisse hat sich schon ein spezieller Zweig des Handelsstandes eingebürgert, der sich mit dem Lagern und Verschiffen des Weins beschäftigt und Steinkohle für die industriellen Anlagen, sowie sonstige Rohstoffe einführt.

Im Jahre 1881 wurden nach Frankreich an Spanischen Weinen überhaupt 5 639 483 Hektoliter gesandt. Von einer Schätzungskommission wurde einschließlich Faß, Fracht, Kommission und Zoll das Hektoliter auf 42 Franken angeschlagen, was für jene Menge einen Werth von 236 858 286 Franken ergiebt. Da Frankreich in guten wie in schlechten Jahren 40 Millionen Hektoliter Wein verbraucht und im Jahre 1881 nicht mehr als 34 130 000 Hektoliter erzeugte, ungefähr 3 Millionen Hektoliter aber ins Ausland gehen, so wird es für das Jahr 1882 noch einen Ausfall von etwa 9 Millionen Hektolitern zu decken haben, welche es am leichtesten und wohlfeilsten aus Spanien beziehen kann. Es steht demnach ein guter Fortgang der lebhaften Handelsbeziehungen in den betheiligten Spanischen Provinzen zu erwarten.

Die Weinausfuhr über Irun belief sich im Jahre 1881 auf 1 012 237,18 Hektoliter, wovon die in den letzten drei Monaten des Jahres ausgeführten 3- bis 400 000 Hektoliter auf die letzte Ernte zu rechnen sein werden.

Um die leichteren Spanischen Weine für weitere Reisen haltbarer zu machen, ist ein Zusatz von Spiritus nothwendig, welcher in bedeutenden Quantitäten aus Deutschland bezogen und von Hamburg oft nach San Sebastian und Pasages verladen wird.

Der direkte Seeverkehr zwischen Deutschland und den Häfen des Biskaischen Meerbusens, namentlich Pasages, San Sebastian, Bilbao und Santander, wird bis jetzt größtentheils durch Hamburger Dampfer vermittelt, im Ganzen aber sehr unregelmäßig und meist durch unter Spanischer Flagge fahrende Schiffe der J. Rocca-Linie. Im neuen Jahre wollen Bremer Häuser den Hamburgern darin Konkurrenz machen; von dem Absatz der zu importirenden Waaren wird die Lebensfähigkeit der zu schaffenden Linie abhängen, und es möchte fürerst noch zweifelhaft sein, ob die Fahrten im Großen alsbald lohnen werden.

Der früher hier an der Grenze dem reellen Handel so nachtheilig gewesene Schmuggel hat sich seit Abänderung des Zolltarifs sehr vermindert.

[1]) Wegen des Jahres 1878 s. Hand. Arch. 1879, II. S. 44.

Eine Statistik der Ein- und Ausfuhr von San Sebastian läßt sich bei dem Mangel betreffender Publikationen nur durch Zusammensuchen aus den Akten der verschiedenen Zollstellen mühsam und dann unvollständig aufstellen. Eine Sichtung der Waaren nach ihrem Ursprunge ist fast unmöglich, da z. B. die meisten Deutschen Artikel über Frankreich kommen und als von da importirte aufgeführt sind, indessen ist mit einiger Bestimmtheit zu behaupten, daß der größte Theil der hier eingeführten Eisenwaaren, Spielzeuge, Wollgewebe und Posamentierwaaren aus Deutschen Fabriken stammt und allein von den Remscheider Geschäftshäusern ein großes Quantum Deutscher Produkte nach Spanien eingeführt wird. Die äußerste Sorgfalt von Seite der Fabrikanten ist bei der Zolldeklaration auf die in Spanien gebräuchliche Benennung ihrer Produkte zu verwenden, da es vorkommt, daß eines kleinen Irrthums wegen bedeutende Strafen und Konfiskationen verhängt werden und endlose Reklamationen mit wenig oder keinem Erfolg veranlassen.

Deutsche Schiffe verkehrten in den Häfen von San Sebastian und Pasages:

im Jahre 1879 in Eingang 5 (davon 2 in Pasages), sämmtlich beladen, in Ausgang 4, wovon 1 mit Erz und 4 in Ballast (1 war am Jahresschlusse anwesend).

„ „ 1880 in Eingang 4 (davon 2 in Pasages), alle beladen, von denen 2 zu Nothhafen einliefen (1 in San Sebastian, 1 in Pasages), in Ausgang 3 der nämlichen, sämmtlich in Ballast (1 blieb am Jahresschlusse in Pasages).

„ „ 1881 in Eingang 3 Dampfschiffe (davon 2 in Pasages), alle mit Ladung, in Ausgang die nämlichen, von denen 2 mit dem Reste ihrer Ladung Spiritus nach Bilbao weitergingen, 1 in Ballast ebendahin.

V.]

Cephalonia.

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Werth der Ausfuhr des Jahres vom 1./13. Januar 1881 bis dahin 1882 betrug nach den zollamtlichen Ausweisen 2 406 747 Drachmen, darunter für Korinthen 2 169 017 Drachmen, so daß 237 730 Drachmen oder nahebei 10 pCt. der Gesammtsumme für Olivenöl, Wein, Leinsamen 2c. verbleiben.

Korinthen wurden exportirt 18 569 204 Engl. Pfd., wovon aus der 1880er Ernte 2 651 415 Pfd., mithin aus der 1881er Ernte 15 917 789 Pfd. In erster Hand und derjenigen der Exporteure befinden sich etwa 4 000 000 Pfd. Aus Santa Maura und Ithaka wurden verschifft 1 600 000 Pfd., so daß der Ertrag der drei Inseln im Jahre 1881 sich auf 21 517 789 Pfd. belief, gegen im Vorjahre 16 388 255 Pfd., mithin im Berichtjahre mehr 5 129 534 Pfd., ein gänzlich unvorhergesehenes Ergebniß, da man in Folge der durch die Konskription der Arbeit entzogenen Hände ein noch geringeres Resultat als im Jahre 1880 erwartet hatte. Die Zunahme ist lediglich der unvergleichlich günstigen Witterung zu danken, welche während der Entwickelung des Weinstocks und der Reife der Frucht herrschte.

Die Korintheneinfuhr aus der Morea zur Wiederausfuhr betrug 5 073 014 Pfd., darunter aus der 1880er Ernte 1 128 520 Pfd., mithin aus der 1881er 3 944 494 Pfd., gegen im Vorjahre 2 996 244 Pfund, was eine Zunahme um 948 250 Pfd. ausmacht.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881, II. S. 512.

Deutschland bezog direkt 2 470 384 Pfd., wovon 1 787 563 Pfd. Morea-Frucht, sonach 682 821 Pfd. Cephalonia-Frucht; eine weit größere Menge aber ging dorthin über England und die Niederlande.

Die Ausfuhr nach Frankreich belief sich auf nur 1 697 075 Pfd., gegen im Vorjahre 5 122 171 Pfd., danach im Jahre 1881 auf 3 425 096 Pfd. weniger, welche Verminderung Folge der hiesigen hohen Preise war, wodurch die Spekulation zurückgehalten wurde. Als Durchschnittspreis des Jahres können 19 Schillinge für den Centner von 112 Engl. Pfd. (50¾ Kilogramm) angenommen werden.

Der Werth der Einfuhr belief sich auf 3 662 620 Drachmen, gegen im Vorjahre 3 944 321 Drachmen, was für 1881 eine Abnahme um 281 701 Drachmen ergiebt, hauptsächlich auf Cerealien und Manufakte treffend.

Die vorerwähnten Werthe der Ausfuhr und Einfuhr sind amtlichen Aufstellungen entnommen. Rücksichtlich der Ausfuhr sind dieselben ziemlich verläßlich, in Betreff der Einfuhr dagegen stehen sie weit unter der Wirklichkeit. Viele fremde Waaren kommen zollfrei aus anderen Griechischen Häfen, und über diese Artikel läßt sich unmöglich Rechnung legen. Außerdem herrscht ein ziemlich ausgedehnter Schmuggelverkehr, welcher leider mit jedem Jahre zunimmt und von dem Griechenland so lange nicht befreit werden wird, als das Zollamt nicht in Pacht gegeben wird. Es fehlt gänzlich an dem Pflichtgefühl gegenüber dem Gemeinwohl, und selbst wenn Schmuggler auf der That ergriffen werden, entgehen sie ungestraft, da sie mächtige Beschützer haben.

Verkehrsübersichten.

1. Werth der Ausfuhr von Cephalonia vom 1./13. Januar 1881 bis dahin 1882.

Artikel.	Nach Deutschland. Drachmen.	Ueberhaupt. Drachmen.
Korinthen	635 021	2 169 017
Olivenöl	—	161 090
Wein	2 505	22 309
Leinsamen	—	15 958
Käse	—	12 702
Rohstoffe	—	25 671
Zusammen	637 526	2 406 747

2. Korinthen-Ausfuhr vom 1./13. Januar 1881 bis dahin 1882.

Nach:	Cephalonia-Frucht. Engl. Pfd.	Morea-Frucht. Engl. Pfd.	Zusammen. Engl. Pfd.
Großbritannien	5 789 911	1 556 271	7 146 182
den Niederlanden	5 555 358	90 253	5 645 611
Belgien	3 590 473	—	3 590 473
Deutschland	682 821	1 787 563	2 470 384
Amerika	1 227 444	1 000 200	2 228 644
Frankreich nördliches	594 488	—	2 534 802
Frankreich südliches	1 102 587	837 727	
Oesterreich	20 396	—	20 396
Rußland	5 726	—	5 726
Zusammen	18 569 204	5 073 014	23 642 218
Davon: aus der Ernte von 1880	2 651 415	1 128 520	3 779 935
aus der Ernte von 1881	15 917 789	3 944 494	19 862 283

3. Werth der Einfuhr auf Cephalonia vom 1./13 Januar 1881 bis dahin 1882.

Artikel:	Drachmen.
Getreide, Mehl, Reis und andere Cerealien	1 285 726
Zucker und Kaffee	720 515
Eingesalzenes	333 646
Petroleum	86 385
Reife, Stäbe und Bauholz	124 410
Schwefel	67 132
Eiserne Stangen und Barren	17 030
Häute, trockene und frische	54 596
Manufakte aller Art	709 312
Verschiedenes	263 868
Zusammen	3 662 620

Davon kamen aus:

Oesterreich	für 1 319 599	Drachmen,
Rußland (Cerealien und etwas Eingesalzenes)	„ 977 806	„
Großbritannien	„ 715 458	„
Italien	„ 334 394	„
der Türkei	„ 250 938	„
Frankreich	„ 64 425	„

4. Schiffsbewegung im Hafen von Cephalonia vom 1./13. Januar 1881 bis dahin 1882.

Nationalität.		Eingang. Schiffe.	Eingang. Tonnen.	Ausgang. Schiffe.	Ausgang. Tonnen.
Griechische	Dampfschiffe[1]	104	83 821	104	83 821
	Segelschiffe	832	47 362	829	46 759
Oesterreichische	Dampfschiffe[1]	104	94 736	104	94 736
	Segelschiffe	12	1 013	12	1 013
Britische	Dampfschiffe	26	19 457	26	19 457
	Segelschiffe	1	140	1	140
Italienische	Dampfschiffe	3	1 164	3	1 164
	Segelschiffe	14	827	14	827
Norwegische	Dampfschiffe	6	2 155	6	2 155
Deutsches	Segelschiff	1	136	1	136
Russische	Segelschiffe	4	732	4	732
Osmanische	„	3	463	3	463
Zusammen		1110	252 006	1107	251 403

Das Deutsche Schiff, ein Memeler, kam mit leeren Fässern aus Gallipoli und ging mit einer Theilladung Olivenöl nach Guiscardo.

[1]) Im wöchentlichen Postdienst.

V.]

Venedig.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die Schifffahrts- und Handelsbewegung des abgelaufenen Jahres zeigt einen, wenn auch nicht sehr bedeutenden Aufschwung gegen das Jahr 1880, und dies giebt uns Hoffnung, daß Venedig, welches seiner Lage nach einen größeren Antheil am Welthandel haben sollte, sich mehr und mehr aufschwingt, da die Werthzunahme um etwa 22 Millionen Lire nicht auf ganz besonderen Umständen basirt, sondern nur der endlich aus dem tiefen Schlummer erwachten Thätigkeit der hiesigen Handelswelt zuzuschreiben ist, woran freilich besonders Nichtvenetianer Theil haben.

Die Verhandlungen zwischen den Eisenbahnen der Alta Italia mit den Italienischen und ausländischen Anschlußbahnen wegen Tarifermäßigung haben schon manches günstige Resultat geliefert und werden jetzt in Aussicht der Eröffnung der Gotthardbahn besonders eifrig geführt.

Bei der Einfuhr zeigt sich ein Mehr von etwa 22,5 Millionen, bei der Ausfuhr ein Weniger von etwa 3,5 Millionen Lire gegen das Vorjahr. Die Erstere hat den Durchschnittswerth des letzten Dezenniums um etwa 9,5 Millionen, die Letztere ihn um etwa 2,5 Millionen Lire überstiegen.

Der Verkehr zur See wurde in der Einfuhr

durch 1811 Segelschiffe von 135 847 Tonnen,
„ 748 Dampfschiffe „ 549 080 „

in der Ausfuhr

durch 1815 Segelschiffe von 136 741 Tonnen,
„ 745 Dampfschiffe „ 549 317 „

vermittelt.

Verringerte sich auch die Zahl der Schiffe, so hat doch die Tonnenzahl in beiden Richtungen um etwa 80 000 zugenommen.

Unter diesen Schiffen befanden sich 7 Deutscher Flagge von zusammen 2505,38 Tonnen Netto, welche sämmtlich beladen einkamen und von denen 6 in Ballast ausgingen.

Von den oben angeführten 2559 eingelaufenen Schiffen waren 79 mit 22 654 Tonnen, von den 2560 ausgegangenen hingegen 1219 mit 219 755 Tonnen in Ballast, woraus zu ersehen ist, daß die Ausfuhr von hier zum größeren Theile mittelst Bahn und Flußschifffahrt stattfindet.

Größere Werthunterschiede gegen 1880 zeigen sich:

Bei der Einfuhr:

Mehr.

Fette, Speck, Talg	646 475	Lire,
Felle, Häute	1 555 600	„
Oele, besonders Olivenöl	12 035 913	„
Früchte	1 784 210	„
Hanf	4 026 770	„
Rohstoffe für Webereien	5 415 560	„
Manufakte	3 419 785	„
Metalle	5 538 767	„
Tabak	1 572 212	„

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 149.

Weniger.

Fische	1 092 330	Lire,
Getreide	807 571	„
Sämereien	10 203 907	„
Seide	1 979 500	„
Bauholz	991 915	„

Bei der Ausfuhr:

Mehr.

Fette, Speck, Talg	613 290	Lire,
Häute	1 337 900	„
Oele	3 194 431	„
Früchte	1 868 560	„
Farbstoffe	748 000	„
Hanf	1 031 580	„
Rohstoffe für Webereien	8 529 780	„
Manufakte	564 265	„
Metalle	3 316 957	„

Weniger.

Wachs	658 770	Lire,
Getreide	22 251 051	„
Kolonialwaaren	2 309 485	„
Seide	1 089 650	„

In Betreff der Einfuhr lassen sich als Ursachen der Zunahme bei den einzelnen Artikeln folgende bezeichnen: bei Fetten, Häuten, Rohstoffen für Webereien der Charakter als Durchfuhrartikel; bei Oelen, Früchten, Hanf die gute Ernte des verflossenen Jahres, da diese Artikel aus den südlichen Provinzen Italiens kamen; bei Metallen der Bau der Wasserleitung hier und der Eisenbahnen in den Provinzen; bei Tabak die Einfuhr aus Sicilien; — als Gründe der Abnahme: bei Fischen die großen Vorräthe des verflossenen Jahres; bei Getreide, Sämereien und Seide die reiche Ernte in den Provinzen; bei Bauholz die geringere Thätigkeit im Bau hölzerner Schiffe.

Rücksichtlich der Ausfuhr waren die Veranlassungen die nacherwähnten: betreffs der Zunahme: Fette, Häute, Rohstoffe, Farbstoffe der Charakter als Durchfuhrartikel; Oele, Früchte, Hanf, Metalle wie oben; — betreffs der Abnahme: Wachs geringere Produktion im Inlande; Getreide und Seide die gute Ernte; Kolonialwaaren die Vorräthe aus den früheren Jahren.

Man kann demnach im Allgemeinen mit dem Jahre 1881, sowohl als Geschäfts- wie als Produktionsjahr, ganz zufrieden sein.

In der Einfuhr zur See zeigt sich mit Rücksicht auf die Herkunftsländer eine bedeutende Zunahme bei:

Italien	um	5 197 501	Lire	Werth	für	Oele und Früchte,
Brasilien	„	2 309 360	„	„	„	Kaffee,
Egypten u. Arabien	„	1 379 442	„	„	„	Baumwolle,
der Türkei	„	1 731 968	„	„	„	Felle, Oele, Sämereien und Weine,
Griechenland, einschl. der Jonischen Inseln	„	5 510 341	„	„	„	Seide, Rohstoffe und Oele,
den Niederlanden	„	583 200	„	„	„	eiserne Röhren und Eisenbahnschienen,
Belgien	„	1 315 967	„	„	„	wie oben,
Frankreich	„	2 233 337	„	„	„	wie oben,
Oesterreich-Ungarn	„	1 637 594	„	„	„	Felle, Oele, Petroleum u. Seide;

dagegen eine Abnahme bei:

den Vereinigten Staaten von Amerika	um	5 482 888	Lire	Werth	für	Petroleum und Getreide,
Rußland	„	2 314 640	„	„	„	Getreide,
Schweden und Norwegen	„	1 036 525	„	„	„	Stockfisch.

In der Ausfuhr zur See ergiebt sich in Hinsicht der Bestimmungsländer eine bedeutendere Zunahme bei:

Großbritannien	um	1 265 888	Lire	Werth	für	Hanf,

dagegen eine Abnahme bei:

Italien	um	1 002 021	Lire	Werth	für	Felle u. Getreide,
Ostindien	„	1 301 490	„	„	„	Wachs, Manufakte und Perlen,
Oesterreich-Ungarn	„	681 754	„	„	„	Oele, Getreide u. Rohstoffe.

Ueber die Ein- und Ausfuhrländer der mittelst Eisenbahn transportirten Waaren — Flußschifffahrt findet bis jetzt nur mit den nächsten Provinzen statt — lassen sich, ebenso wie früher, keine detaillirten Ausweise geben, da weder in Ala noch Udine hierüber Aufschlüsse zu erhalten waren.

Direkter Verkehr zur See mit Deutschland fand wiederum nicht statt, doch sind die Geschäftsverbindungen des diesseitigen Konsulatsbezirks sehr lebhaft.

Zu den noch bestehenden früheren Dampfschiffsverbindungen ist mit Ende 1881 eine neue getreten, direkt von hier nach Spalato und weiter in Dalmatien. Die große Italienische Dampfschiffsgesellschaft Rubattino-Florio besorgt die Verbindung. Auch hat der Ingenieur Guscetti Versuche angestellt, auf den Kanälen und Flüssen eine Verbindung mit den Provinzen herzustellen. Die ersten Fahrten fielen glücklich aus; er kam mit seinen Schleppschiffen auf dem Po bis Pavia und strebt nun dahin, eine größere Gesellschaft zu gründen und mit deren Hülfe den Fahrpark so weit zu vergrößern, um regelmäßige Fahrten auf Po, Naviglio und Lago maggiore im Anschluß an die Gotthardbahn einzurichten und auf diese Weise den Schaden, den Venedig durch die Eröffnung dieser Bahn leiden dürfte, nicht nur zu mildern, sondern den Handel des Platzes, besonders in schweren Artikeln, zu fördern.

Ueberhaupt zeigt sich in neuerer Zeit im diesseitigen Bezirk ein reger Geist des Fortschrittes, in der Industrie sowohl, als im Handel und in der Landwirthschaft. So werden an der Etsch, dem Po und der Piave große Strecken, bisher Sümpfe, durch Austrocknen urbar gemacht.

In Folge der besseren Weinbereitung ist in San Giovanni Lupatoto, Provinz Verona, eine große Flaschenfabrik entstanden, die schon beinahe 500 Arbeiter, darunter viele Deutsche, beschäftigt. Eine zweite derartige Fabrik, verbunden mit der Erzeugung gewöhnlichen Fensterglases, wird auf der Insel Murano, dicht bei Venedig, wo bisher nur Perlen und die spezifischen Venetianer Glaswaaren erzeugt wurden, errichtet.

Die Società Veneta di Costruzioni errichtet auf der Insel Santa Helena, zu Venedig gehörig, eine Fabrik zur Erzeugung von Eisenbahnbetriebsmitteln.

In Pordenone, Provinz Udine, arbeitet seit neuerer Zeit eine Spodiumfabrik.

Eine Aktiengesellschaft zur Gründung einer großen Baumwollspinnerei von 100 000 Spindeln hat die königliche Bewilligung erhalten und wird ehestens mit dem Bau der Fabrik hier in Venedig selbst beginnen.

In Udine werden von der Stadtgemeinde 450 Pferde-Wasserkraft zu beinahe unentgeltlicher Benutzung ausgeschrieben, unter der Bedingung, daß irgend ein industrielles Unternehmen gegründet werde.

In der Provinz Treviso, bei Asolo, wird an einer Fabrik zur handelsmäßigen Herrichtung des rohen Hanfs — Canapeficio — gearbeitet.

Die am 1. Januar d. J. stattgehabte Volkszählung ergab gegen 1872 eine bedeutende Zunahme der Bevölkerung, besonders in den Städten.

Der Stand der Vegetation giebt bis jetzt zu den schönsten Hoffnungen Anlaß; nur in den nördlichen Provinzen hat der spät eingetretene Frost an den Obst- und Maulbeerbäumen Schaden angerichtet.

Verkehrsübersichten.

1. Gesammtverkehr Venedigs im Jahre 1881.

(Die Quantität ist in metrischen Quintali zu 2 Deutschen Centnern, der Werth in Italienischen Lire angegeben.)

Waaren.	Einfuhr				Ausfuhr			
	zur See.		mittelst Eisenbahn und Flußschifffahrt.		zur See.		mittelst Eisenbahn und Flußschifffahrt.	
	Quantität.	Werth.	Quantität.	Werth.	Quantität.	Werth.	Quantität.	Werth.
Fleisch, Rinder, Schweine, Schafe, Fette.	12 376	1 149 925	54 887	7 823 595	3 715	677 275	12 652	1 189 450
Käse	1 729	207 480	10 226	2 249 720	3 926	863 720	3 955	830 550
Felle und Häute, roh und verarbeitet	15 148	4 629 200	6 074	2 415 000	7 588	2 719 400	13 993	4 701 300
Wachs, roh und verarbeitet	1 294	517 600	2 580	1 032 000	1 855	865 100	4 055	1 953 050
Fische, getrocknete, geräucherte, gesalzene und frische	26 963	1 915 305	31 957	2 578 270	6 155	531 455	56 201	4 333 365
Oele (Lein-, Oliven-, Mineral- und andere)	316 416	26 903 290	6 834	766 215	14 824	470 160	230 726	19 950 923
Seife	7 487	748 700	2 901	290 100	576	57 600	8 417	841 700
Getreide aller Art, Reis, Mais, Hülsenfrüchte, Mehl	653 333	12 894 637	378 583	12 864 568	120 995	4 338 887	396 270	8 898 671
Oelsämereien (Lein-, Raps- und anderer Samen)	47 586	2 042 187	272	10 625	1 148	45 680	49 274	2 008 595
Kolonialwaaren und Droguen	55 909	6 677 970	10 566	925 745	5 206	731 100	41 809	4 802 775
Wein, Branntwein, Essig, Spiritus, Liköre, Bier	104 816	7 113 505	116 836	6 684 470	1 934	233 330	69 509	4 674 645
Garten- und Baumfrüchte, getrocknet und frisch, Südfrüchte	141 269	6 206 860	50 932	1 225 895	9 142	227 150	143 576	5 371 405
Medizinalien und Mineralwasser	17 965	1 917 815	9 047	1 550 510	4 607	1 078 480	12 360	1 832 670
Farben und Farbstoffe	10 058	1 860 006	6 278	211 168	5 848	203 943	5 329	1 384 682
Seide, rohe, Seidenabfälle, Kokons, Seidenraupeneier	2 649	8 749 600	23	20 500	57	138 100	2 464	8 359 200
Hanf, roher	209	22 990	98 527	10 837 970	74 114	8 152 540	11 830	1 301 300
Rohstoffe für Webereien	220 575	30 083 240	5 278	757 420	2 920	330 010	209 710	28 612 900
Manufakturwaaren, Webe- und Wirkwaaren	8 722	5 011 605	29 764	20 587 275	18 738	11 782 300	5 521	3 902 835
Papier, Bücher und andere Drucksachen	1 684	135 930	17 981	1 482 900	13 757	1 140 459	1 405	161 175
Natron, Soda	5 487	76 838	—	—	—	—	4 125	57 750
Perlen, Glas und Glaswaaren	1 826	78 850	12 381	1 190 520	26 490	5 259 970	28 662	5 784 920
Quincaillerien, Bijouterien, Porzellan und Steingut	530	471 050	8 357	2 983 450	3 201	1 007 725	589	619 475
Metalle, roh und verarbeitet	207 583	9 112 953	42 890	3 121 884	12 847	857 773	126 307	5 711 687
Brennstoffe (Holz, Holz- und Steinkohle, Coke)	1 951 024	7 971 364	227 497	1 168 941	21 675	79 437	1 014 353	3 701 377
Werk- und Bauholz, Faßdauben, Möbel	8 821	124 126	434 293	6 657 195	204 119	3 258 225	60 385	1 280 654
Tabak, roh und verarbeitet	7 734	543 880	35 398	2 510 800	1 450	105 340	34 779	2 682 640
Seesalz	27 596	137 980	104 699	523 495	—	—	202 975	1 014 875
Steine, Marmor, Ziegel, Kalk, Cement	109 098	391 930	426 970	1 303 005	74 418	275 069	56 027	700 242
Schwefel	90 777	1 270 878	35 337	494 718	66 347	928 858	74 651	1 045 114
Verschiedene nicht besonders benannte Artikel	99 863	3 442 299	92 350	4 058 523	31 659	3 028 215	93 624	5 586 058
Zusammen	4 156 345	142 409 993	2 259 718	98 326 477	739 311	49 387 301	2 975 533	133 295 983
Ueberhaupt Werth	240 736 470				182 683 284			

2. Werthe der Einfuhr zur See in Venedig im Jahre 1881, nach den

Waaren.	Aus Italien.	Aus Japan.	Aus Ostindien.	Aus den Verein. Staaten von Amerika.	Aus Brasilien.
Fleisch, Rinder, Schweine, Schafe, Fette	—	—	—	512 700	—
Käse	193 920	—	—	—	—
Felle und Häute, roh und bearbeitet	80 100	—	1 571 400	—	—
Wachs, roh und verarbeitet	27 600	—	—	—	—
Fische, getrocknete, geräucherte, gesalzene und frische	50 070	—	—	—	—
Oele (Lein-, Oliven-, Mineral- und andere)	11 488 080	—	438 790	4 568 850	—
Seife	681 200	—	—	—	—
Getreide aller Art, Reis, Mais, Hülsenfrüchte, Mehl	524 356	—	1 554 236	—	—
Oelsämereien (Lein-, Raps- und anderer Samen)	470 118	—	655 920	1 880	—
Kolonialwaaren und Droguen	11 380	—	772 080	—	3 365 600
Wein, Branntwein, Essig, Spiritus, Liköre, Bier	5 441 110	—	—	—	—
Garten- und Baumfrüchte, getrocknet und frisch, Südfrüchte	4 508 495	—	390	60	—
Medizinalien und Mineralwasser	434 305	—	313 880	—	—
Farben und Farbstoffe	12 620	—	1 392 000	—	—
Seide, rohe, Seidenabfälle, Kokons, Seidenraupeneier	7 500	103 000	7 989 000	—	—
Hanf, roher	1 430	—	—	—	—
Rohstoffe für Webereien	73 080	—	21 566 220	—	—
Manufakturwaaren, Webe- und Wirkwaaren	193 505	—	119 000	—	—
Papier, Bücher und andere Drucksachen	4 050	—	—	—	—
Natron, Soda	—	—	—	—	—
Perlen, Glas und Glaswaaren	25 550	—	—	—	—
Quincaillerien, Bijouterien, Porzellan und Steingut	12 575	56 000	5 300	19 250	—
Metalle, roh und verarbeitet	94 808	—	20 800	—	—
Brennstoffe (Holz, Holz- und Steinkohle, Coke)	113 188	—	—	—	—
Werk- und Bauholz, Faßdauben, Möbel	53 939	—	191	—	—
Tabak, roh und verarbeitet	420 060	—	5 460	—	—
Seesalz	137 980	—	—	—	—
Steine, Marmor, Ziegel, Kalk, Cement	56 749	—	—	—	—
Schwefel	1 270 458	—	—	—	—
Verschiedene nicht besonders benannte Artikel	250 195	6 400	40 900	312 860	—
Zusammen	26 638 421	165 400	36 445 567	5 415 600	3 365 600

3. Werthe der Ausfuhr zur See aus Venedig im Jahre 1881, nach den

Waaren.	Nach Italien.	Nach Australien.	Nach Japan.	Nach Ostindien.	Nach den Verein. Staaten von Amerika.
Fleisch, Rinder, Schweine, Schafe, Fette	4 725	48 800	2 200	156 010	—
Käse	24 640	2 420	—	—	—
Felle und Häute, roh und bearbeitet	1 222 700	—	—	14 000	—
Wachs, roh und verarbeitet	369 100	—	—	146 000	—
Fische, getrocknete, geräucherte, gesalzene und frische	116 355	—	—	—	—
Oele (Lein-, Oliven-, Mineral- und andere)	141 580	480	—	—	—
Seife	10 800	—	1 100	5 100	—
Getreide aller Art, Reis, Mais, Hülsenfrüchte, Mehl	367 016	—	—	860	—
Oelsämereien (Lein-, Raps- und anderer Samen)	1 280	—	—	280	—
Kolonialwaaren und Droguen	116 110	—	—	2 870	—
Wein, Branntwein, Essig, Spiritus, Liköre, Bier	35 905	13 000	3 750	51 950	—
Garten- und Baumfrüchte, getrocknet und frisch, Südfrüchte	8 085	—	—	18 720	—
Medizinalien und Mineralwasser	163 455	4 000	—	2 000	—
Farben und Farbstoffe	82 604	—	6 120	21 600	—
Seide, rohe, Seidenabfälle, Kokons, Seidenraupeneier	93 000	2 750	—	—	—
Hanf, roher	12 760	—	—	—	—
Rohstoffe für Webereien	15 610	—	—	—	7 210
Manufakturwaaren, Webe- und Wirkwaaren	4 622 650	146 200	8 000	2 532 405	—
Papier, Bücher und andere Drucksachen	73 311	—	1 740	22 038	—
Perlen, Glas und Glaswaaren	85 240	23 540	32 110	1 986 830	22 530
Quincaillerien, Bijouterien, Porzellan und Steingut	189 725	3 500	—	311 225	—
Metalle, roh und verarbeitet	485 311	1 400	—	97 680	—
Brennstoffe (Holz, Holz- und Steinkohle, Coke)	79 437	—	—	—	—
Werk- und Bauholz, Faßdauben, Möbel	1 715 621	6 190	—	8 406	—
Tabak, roh und verarbeitet	95 820	—	—	—	—
Steine, Marmor, Ziegel, Kalk, Cement	34 843	1 500	—	55 206	—
Schwefel	84 434	—	—	770	200 074
Verschiedene nicht besonders benannte Artikel	389 449	124 162	—	105 315	93 120
Zusammen	10 641 566	377 942	55 020	5 539 265	322 934

Artikeln und Herkunftsländern geordnet. (Italienische Lire.)

Aus Egypten, Arabien und der Berberei.	Aus Rumänien.	Aus Rußland.	Aus der Türkei.	Aus Griechenland, einschl. der Jonischen Inseln.	Aus Schweden und Norwegen.	Aus Großbritannien und Malta.	Aus den Niederlanden.	Aus Belgien.	Aus Frankreich.	Aus Oesterreich-Ungarn.
—	—	1 600	19 400	800	—	9 000	—	—	—	606 425
—	—	—	—	840	—	2 400	—	—	—	10 320
771 300	—	24 300	167 300	13 200	9 300	196 600	—	—	13 300	1 782 400
206 000	—	18 000	152 400	19 600	—	18 800	—	—	—	75 200
—	—	—	1 280	10 530	994 305	248 660	—	—	—	610 460
4 200	—	—	425 040	6 463 680	17 400	1 870 200	—	—	254 880	1 372 170
—	—	—	—	17 300	—	2 200	—	—	—	48 000
600	5 505 958	2 090 772	1 789 734	774	—	11 943	—	—	2 562	1 413 702
2 160	—	—	535 167	—	—	42 056	—	—	480	334 406
37 520	—	—	—	—	—	1 105 240	—	—	166 080	1 220 070
63 250	—	—	334 250	140 550	—	30 260	—	—	63 440	1 040 645
—	—	—	1 136 565	78 425	—	—	—	—	5 990	476 935
98 770	—	—	21 640	480	—	349 885	—	75	26 250	672 530
—	—	—	53 370	—	—	345 850	—	—	14 230	41 936
27 500	—	—	458 200	5 500	—	—	—	—	—	158 900
—	—	—	—	—	—	5 500	—	—	—	16 060
4 893 200	—	6 160	1 247 150	86 370	—	35 890	—	—	—	2 175 170
—	—	—	68 940	6 800	—	3 980 300	—	—	50 000	593 060
1 800	—	—	—	—	—	1 717	—	—	—	128 363
76 838	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 540	—	—	—	300	—	13 490	—	—	300	37 670
—	—	—	1 750	—	—	145 500	—	—	7 000	223 675
—	—	—	5 190	8 106	—	3 831 814	583 200	1 808 900	2 391 797	368 418
—	—	—	540	—	—	4 590 237	—	—	196 364	3 071 035
135	—	—	—	—	—	950	—	900	56	67 955
—	—	—	117 960	—	—	—	—	—	—	400
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	48 645	—	—	1 499	285 037
—	—	363	—	—	—	—	—	—	—	84
375	348	—	335 115	78 130	—	928 494	—	33 420	12 398	1 443 664
6 185 188	5 506 306	2 141 168	6 870 991	6 931 395	1 021 005	17 815 631	583 200	1 843 295	3 206 536	18 274 690

Artikeln und den Bestimmungsländern geordnet. (Italienische Lire.)

Nach Egypten, Arabien und der Berberei.	Nach Rumänien.	Nach Rußland.	Nach der Türkei.	Nach Griechenland, einschl. der Jonischen Inseln.	Nach Großbritannien und Malta.	Nach Frankreich.	Nach Spanien.	Nach Portugal.	Nach Oesterreich-Ungarn.
284 655	270	800	92 745	11 325	—	—	—	—	75 745
141 240	1 540	3 740	30 800	17 380	—	—	—	—	641 960
10 600	6 500	4 500	43 800	58 300	11 100	113 700	—	—	1 234 200
13 000	—	1 500	49 500	77 500	120 500	6 800	—	—	81 200
—	—	360	1 920	105 350	—	—	—	—	307 470
—	—	—	113 816	—	1 560	4 440	—	—	208 284
—	—	200	—	—	400	—	—	—	40 000
84 877	3 724	23 350	145 844	533 019	107 469	17 221	—	—	3 055 507
—	4 720	120	—	160	37 000	—	—	—	2 120
600	—	—	23 230	3 390	—	7 640	—	—	577 260
18 505	—	6 000	19 570	11 420	11 400	—	—	—	61 830
7 530	—	39 370	13 185	1 290	10 100	19 125	—	—	109 745
29 420	6 410	233 350	67 690	84 430	38 420	35 420	—	—	413 885
10 360	360	—	24 126	3 876	32 499	—	—	—	22 398
19 500	—	—	9 100	—	—	—	—	—	13 750
—	990	—	4 290	16 500	6 936 600	—	—	—	1 181 400
—	—	—	—	910	31 350	—	—	—	274 930
120 290	10 000	2 600	1 131 135	450 960	90 780	—	—	—	2 667 280
48 690	20 850	10 869	289 644	219 579	67 410	—	—	—	386 328
175 840	17 290	32 450	219 950	12 000	2 030 180	125 690	—	—	496 320
22 050	25 525	23 125	175 900	110 325	5 575	2 400	—	—	138 375
5 268	500	—	39 982	75 610	27 602	—	—	—	124 420
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
642 889	87	912	41 261	424 050	391 389	906	—	—	26 514
—	—	—	—	—	9 520	—	—	—	—
3 390	—	10 200	19 133	839	56 730	—	—	—	93 228
—	—	—	—	8 456	—	144 900	290 766	122 164	77 294
236 007	1 880	33 094	105 277	98 230	1 381 049	12 924	—	—	447 708
1 874 711	100 646	426 540	2 661 898	2 324 899	11 398 633	491 166	290 766	122 164	12 759 151

XII.]

Melbourne.

Schifffahrtsverhältnisse im Jahre 1881.

Der Schiffsverkehr von Melbourne während des letzten Dezenniums weist eine sehr bedeutende Zunahme auf, die freilich nicht in der größeren Zahl der dort angekommenen und abgegangenen Schiffe, sondern in der Vermehrung des Tonnengehalts ihren Ausdruck findet. Denn hier wie überall verdrängt der Dampfer allmälig das Segelschiff. Dasselbe Waarenquantum, für dessen Beförderung früher eine ganze Flotte von Segelschiffen in Anspruch genommen wurde, wird jetzt durch wenige große Dampfer an seinen Bestimmungsort gebracht.

Da Melbourne der einzige Hafen von Bedeutung in der Kolonie Victoria ist, so illustriren die nachstehenden amtlichen Zahlen des Schiffsverkehrs dieser Kolonie vor allem das schnelle Wachsthum des Schiffsverkehrs in Melbourne.

Angekommen:

	1870:			1880:		
von England	134 Schiffe	von 153 853	Tonnen,	118 Schiffe	von 193 169	Tonnen,
„ den Australischen Kolonien	1702 „	„ 386 199	„	1789 „	„ 757 680	„
„ sonstigen Britischen Besitzungen	117 „	„ 56 444	„	82 „	„ 68 074	„
„ den Vereinigten Staaten	30 „	„ 19 203	„	21 „	„ 17 591	„
„ anderen Ländern	110 „	„ 48 065	„	66 „	„ 42 371	„
zusammen	2093 Schiffe	von 663 764	Tonnen,	2076 Schiffe	von 1 078 885	Tonnen.

Abgegangen:

	1870:			1880:		
nach England	76 Schiffe	von 86 815	Tonnen,	132 Schiffe	von 197 168	Tonnen,
„ den Australischen Kolonien	1891 „	„ 451 875	„	1895 „	„ 812 498	„
„ sonstigen Britischen Besitzungen	109 „	„ 71 601	„	46 „	„ 61 839	„
„ den Vereinigten Staaten	18 „	„ 16 618	„	5 „	„ 4 075	„
„ anderen Ländern	93 „	„ 54 189	„	37 „	„ 25 434	„
zusammen	2187 Schiffe	von 681 098	Tonnen,	2115 Schiffe	von 1 101 014	Tonnen.

Diese Uebersicht ergiebt, daß die hauptsächlichste Zunahme sowohl bei den angekommenen, als den abgegangenen Schiffen in dem interkolonialen Verkehre stattgefunden hat, während im übrigen nur Zahl und Tonnengehalt der nach England ausklarirten Schiffe ein erhebliches Plus aufweisen. In Wirklichkeit ist jedoch das Resultat ein etwas anderes, da die meisten Dampfer, welche nach Melbourne von England kommen und von Melbourne nach England gehen, auf der Hin- und Rückfahrt andere Australische Häfen anlaufen und daher in der vorliegenden Statistik vielfach unter der Rubrik des interkolonialen Schiffsverkehrs aufgeführt werden. Derselbe Umstand führt auch dazu, daß der gesammte Schiffsverkehr größer erscheint, als er in Wahrheit ist, insofern dieselben Dampfer auf der Hin- und Rückfahrt doppelt gerechnet werden. Immerhin bleibt aber das Faktum bestehen, daß entsprechend der wirthschaftlichen und kommerziellen Entwickelung der Kolonie Victoria auch die Schifffahrt derselben, namentlich nach den übrigen Australischen Kolonien und nach England, einen großen Aufschwung genommen hat.

Die Betheiligung der fremden Flagge an diesem Schiffsverkehre ist bisher eine geringe gewesen und während des letzten Dezenniums noch zurückgegangen, während die Englischen und die Australischen Rhedereien stetige Fortschritte gemacht haben. Die betreffenden Zahlen sind folgende:

Angekommen in Victoria:

	1870:			1880:		
Britische Schiffe	215 Schiffe	von 203 816	Tonnen,	260 Schiffe	von 388 295	Tonnen,
Australische Schiffe	1750 „	„ 394 657	„	1743 „	„ 636 076	„
Ausländische Schiffe	128 „	„ 65 291	„	73 „	„ 54 514	„
zusammen	2093 Schiffe	von 663 764	Tonnen,	2076 Schiffe	von 1 078 885	Tonnen.

Wenn man sich die Frage vorlegt, auf welchen Gebieten denn unter den vorliegenden Umständen eine Konkurrenz der fremden Schifffahrt noch möglich sei, so ist zunächst das wichtige Gebiet der Australischen Küstenfahrt ganz auszuscheiden. Für die regelmäßige Verbindung der Australischen Häfen untereinander bestehen in allen Kolonien lokale Dampfergesellschaften, welche mit schnell fahrenden und gut eingerichteten Schiffen den Güterverkehr vollkommen und den Personenverkehr nahezu monopolisirt haben. Auch der, wie die obigen Zahlen ergeben, nicht sehr entwickelte Verkehr zwischen Melbourne und den Britischen Besitzungen in Asien und Afrika bietet der fremden Flagge nur geringe Aussicht auf lohnende Beschäftigung. Bombay und Ceylon stehen durch die Dampfer der Peninsular and Oriental Company in regelmäßiger Verbindung mit Melbourne, die Fahrt nach Calcutta, Madras und Rangoon wird von großen Englischen Segelschiffen beherrscht, während in Hongkong und Singapore wiederum Englische Dampfergesellschaften den Güteraustausch mit Australien vermitteln. Die Britischen Kolonien in Südafrika werden von der Orient Company auf der Fahrt nach Melbourne angelaufen, während für die Ausfuhr von Melbourne nach dort 4 bis 6 Segelschiffe genügen. Eine größere Anzahl von Segelschiffen findet im Transport von Zucker aus Mauritius nach Melbourne Beschäftigung, und hierbei pflegt auch die fremde Flagge mit etwa 25 pCt. vertreten zu sein.

Die Fahrt von und nach den Vereinigten Staaten ist neuerdings im Rückgange begriffen und beschäftigte im Jahre 1880 an aus- und eingehenden Schiffen zusammen nur noch 26 gegen 48 im Jahre 1870.

Die Werthe der Importe und Exporte von Victoria im Verkehr mit China, Japan und den Niederländischen und Spanischen Kolonien

in Ostasien sind gleichfalls zur Zeit nicht bedeutend genug, um viele Schiffe in Anspruch zu nehmen. Der Theehandel von Futschau scheint in den letzten Jahren auf Kosten der Segelschiffe vorzugsweise den auch an der Chinesischen Küste überwiegenden Englischen Dampfern zuzufallen. Von Batavia aus existirt nach den Australischen Häfen zum Theil unter Niederländischer und zum Theil unter Britischer Flagge eine monatliche subsidiirte Dampferlinie, neben welcher für andere Schiffe kein Platz ist.

So bleibt denn für eine weitere Ausdehnung der bestehenden Schifffahrtslinien und für eine größere Betheiligung der fremden Flagge an derselben vorzugsweise nur die Fahrt von und nach den Europäischen Ländern, zunächst nach England, dann nach Deutschland, Frankreich und Belgien, übrig, insofern es diesen Staaten gelingt, ihre direkten Handelsbeziehungen mit Melbourne zu erweitern. Auch auf diesem Gebiete dominirt vorläufig noch die Britische Flagge, doch haben im vergangenen Jahre Deutsche Dampfer sich dem Europäisch-Australischen Verkehre zum Theil nicht ohne Erfolg zugewendet, während Frankreich in diesem Jahre eine regelmäßige Dampferlinie mit Staatsunterstützung eröffnen will. Eine in sechs- bis achtwöchentlichen Zwischenräumen fahrende Linie von Deutschen Segelschiffen befördert Güter von Hamburg nach Melbourne, während in der Ausfuhr Australischer Produkte nach Europa die Flaggen verschiedener kontinentaler Staaten, wenn auch, verglichen mit England, nur in bescheidenem Maße, thätig sind.

Unter diesen Umständen dürfte es auch für die Deutsche Rhederei nicht ohne Interesse sein, näher über die Frachtverhältnisse in Melbourne unterrichtet zu werden, die sich auf Grund der Cirkulare von Schiffsmäklern für das Jahr 1881 jetzt im Zusammenhange übersehen lassen.

Es haben danach im Ganzen 176 Verfrachtungen von Segelschiffen stattgefunden, und zwar:

70 nach London mit Wolle, Brotstoffen, Talg, Leder, Fleisch und sonstigen Stückgütern, davon 1 via Lyttelton (Neuseeland),
36 „ dem Kanal für Order mit Brotstoffen, davon 3 via Häfen in Neuseeland,
10 „ Hongkong mit Kohle via Newcastle (Neusüdwales),
10 „ Schanghai, theils (5) mit Kohle via Newcastle, theils (5) mit Sandelholz via Freemantle oder Albury in Westaustralien,
9 „ Ostindischen Häfen mit Pferden,
7 „ Yokohama mit Kohle via Newcastle (Neusüdwales),
7 „ Südafrika mit Brotstoffen und Stückgütern, davon 3 via Port Pirie (Südaustralien),
6 „ Französischen Häfen mit Brotstoffen,
5 „ Mauritius mit Knochenmehl und sonstigen Düngstoffen, davon 2 via Neuseeland,
3 „ Java mit Kohle via Newcastle (Neusüdwales),
2 „ Boston mit Wolle,
2 „ Tschifu mit Kohle via Newcastle (Neusüdwales),
2 „ Honolulu mit Kohle via Newcastle (Neusüdwales),
1 „ San Francisco mit Kohle via Newcastle (Neusüdwales),
1 „ Valparaiso mit Kohle via Newcastle (Neusüdwales),
1 „ nach Albany mit Kohle via Newcastle (Neusüdwales),
1 „ nach Singapore mit Kohle via Newcastle (Neusüdwales),
1 „ Galle mit Kohle via Newcastle (Neusüdwales),
1 „ Liverpool mit Shale (Schieferthon),
1 „ Antwerpen mit Wolle.

Aus dieser Liste der Frachtabschlüsse geht hervor, daß 133 Schiffe direkt von Melbourne mit dort erhaltenen Gütern segelten, während 43 zwar in Melbourne gechartert wurden, ihre Ladung aber an einem dritten Orte einzunehmen hatten.

Von den Segelschiffen waren der Nationalität nach

Britisch 112,
Amerikanisch... 25,
Australisch 20,
Deutsch 7,
Norwegisch 4,
Französisch 3,
Schwedisch 2,
Niederländisch . 1,
Russisch 1,
Dänisch..... 1.

Die Wollsaison beginnt Anfang Oktober und dauert bis etwa Ende Februar, doch finden auch in späteren Monaten noch vereinzelte Verschiffungen statt. Die Beförderung der Brotstoffe dauert von Februar bis Mai oder Anfang Juni. Von Juli bis September ist die stille Zeit für Frachten nach Europa. Segelschiffe, die während dieser Periode in Melbourne eintreffen, können jedoch Engagements nach Mauritius, Calcutta und den Ostasiatischen Häfen erhalten. Kohlenfrachten via Newcastle sind das ganze Jahr hindurch zu bekommen, doch sind dieselben natürlich durchgehends weniger gewinnbringend, als die Beförderung von Wolle oder Brotstoffen aus Melbourne nach Europa und Afrika.

Was den Tonnengehalt der für den dortigen Frachtenmarkt geeigneten Schiffe angeht, so läßt sich im Allgemeinen sagen, daß bei der Beförderung von Wolle, Brotstoffen, Fleisch und so weiter nach England eisernen Segelschiffen von einem Gehalt von 1000 Register-Tonnen aufwärts der Vorzug gegeben wird. Doch findet auch eine Anzahl kleinerer Schiffe Verwendung, besonders für Weizenfrachten nach Südafrika und kontinentalen Häfen. Schiffe von bedeutendem Raumgehalt werden ferner für den Pferdetransport nach den Ostindischen Häfen gesucht. Fahrzeuge von 300 bis 500 Tonnen sind für die Verschiffung von Kohle und Sandelholz nach den Ostasiatischen Plätzen, sowie für den Verkehr mit Mauritius zu verwenden.

Die während der einzelnen Monate des Jahres 1881 gezahlten Frachtraten stellten sich für die wichtigsten Artikel, Wolle und Brotstoffe, sofern die Beförderung durch Segelschiffe stattfand, von Melbourne nach London, bezw. dem Kanal für Order, oder nach einem kontinentalen Hafen, wie folgt:

	Wolle pro Pfund		Brotstoffe pro Ton von 20 Centnern	
	gewaschen Pce.	ungewaschen Pce.	Schill.	Pce.
Januar	5⅝	1½	50	—
Februar	5⅝	1½	50	—
März	5⅝	1½	50	—
April	5⅝	1½	52	6
Mai	5⅝	1½	45	—
Juni	5⅝	1½	40	—
Juli	5⅝	1½	40	—
August	5⅝	1½	40	—
September	5⅝	1½	40	—
Oktober	5⅝	1½	40	—
November	5⅝	1½	40	—
Dezember	5⅝	1½	47	6

Da nächst der Beförderung von Wolle und Brotstoffen die meisten der in Melbourne vercharterten Schiffe im Kohlentransport via Newcastle Beschäftigung zu finden pflegen, so wird eine Uebersicht über die Frachtraten in Newcastle nach verschiedenen fremden Häfen während des letzten Jahres von Interesse sein. Die angegebenen Summen sind pro Tonne von 20 Centnern zu verstehen.

	Nach:						
	Hongkong		Schanghai		Yokohama		Java
	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.
Januar	24	6	30	—	—	—	18
Februar	24	6	29	—	—	—	18
März	25	—	29	—	—	—	18
April	22	6	30	—	—	—	18
Mai	22	—	30	—	24	—	18
Juni	23	—	28	—	25	—	18
Juli	23	—	29	—	25	—	18
August	21	—	22	6	22	6	18
September	17	6	21	—	21	—	18
Oktober	17	6	21	—	21	—	18
November	18	—	21	—	20	—	18
Dezember	18	6	21	—	20	—	15

Schiffe, welche von einem Westaustralischen Hafen mit Sandelholz nach Schanghai gingen, erhielten in Melbourne 52 Schill. 6 Pce. bis 55 Schill. pro Tonne. Beim Pferdetransport nach Calcutta und Madras wurden 100 bis 115 Rupien pro Stück bezahlt. In anderen Fällen fand die Vercharterung gegen eine Pauschalsumme statt; so erhielt im Januar ein Schiff von 601 Tonnen für die Fahrt nach London 2000 Pfd. Sterl., im Dezember ein solches von 1676 Tonnen für dieselbe Fahrt 5700 Pfd. Sterl. Nach Boston wurde im November ein Schiff von 505 Tonnen für 1700 Pfd. Sterl. vercharter.

Die große Mehrzahl der von Melbourne ausgehenden Dampfschiffe wird nicht in Melbourne selbst gechartert, sondern gehört regelmäßigen Linien an und nimmt dort nur einen Theil der Fracht ein. So die Dampfer der Peninsular and Oriental und der Orient Company auf der Fahrt nach London, die Slomanschen Dampfer nach Hamburg, und andere Dampfer nach Java und Hongkong. Für Dampfer, welche frachtsuchend in Melbourne eintreffen, ist mit einiger Sicherheit gegenwärtig nur auf Ladung für London zu rechnen. So gelang es im vergangenen Jahre zwei Deutschen Dampfern, ein lohnendes Engagement für längere Zeit hauptsächlich zum Zwecke der Beförderung von gefrorenem Fleisch nach London zu finden. Ein Französischer Dampfer von 1005 Tonnen, der den Markt in Melbourne versuchte, erhielt volle Ladung an Wolle, Talg, Mehl und Fleisch gleichfalls für London. Die Raten pflegen nicht wesentlich höher als diejenigen für Segelschiffe zu sein. Im günstigsten Falle wird für Wolle ¼ bis ⅜ Penny pro Pfund und für Brotstoffe 2 Schill. 6 Pce. bis 3 Schill. 6 Pce. pro Tonne mehr gegeben. Die Dampfer der Orientlinie und anderer Gesellschaften, welche sich lediglich auf die Vermittelung des Frachtverkehrs beschränken, nehmen während der Woll- und Getreidesaison in der Regel Güter zu Segelschiffsraten an.

Dieser schweren Konkurrenz gegenüber werden sich die Segelschiffe, soweit es sich um die Beförderung von Wolle und Brotstoffen handelt, auf die Länge schwerlich behaupten können. So ist denn auch im vergangenen Jahre den Dampfschiffen ein größerer Antheil an der Beförderung der wichtigsten Australischen Exportartikel zugefallen, während der Antheil der Segelschiffe abgenommen hat. Im laufenden Jahre, wo von England und Frankreich aus neue Dampferlinien nach Australien eröffnet, von Hamburg die in der Australischen Fahrt befindlichen Dampfer vermehrt werden sollen, wird das Uebergewicht der Dampfer voraussichtlich noch stärker hervortreten.

Die Deutsche Flagge war in 1881 bei der überseeischen Fahrt von Melbourne aus durch 7 Dampfer und 7 Segelschiffe vertreten. Von den letzteren gingen 4 mit Brotstoffen nach dem Kanal für Order, 2 via Newcastle mit Kohle nach Ostasiatischen Häfen, 1 mit Wolle und Stückgütern nach Boston. Von den 7 Dampfern waren 3 nach London verchartert, 3 gingen zunächst nach London, hatten aber auch Waaren für Antwerpen und Hamburg an Bord, und 1 nahm von Melbourne aus eine aus Wolle, Talg und Häuten bestehende Ladung für Antwerpen und Hamburg ein, kompletirte dieselbe aber in Adelaide noch durch Güter für den Londoner Markt. Wenn, wie zu hoffen, im gegenwärtigen Jahre die direkten Verschiffungen von Wolle und anderen Australischen Produkten nach Antwerpen und Hamburg einen größeren Umfang erreichen sollten, so wird auf der Liste der in Melbourne notirten Frachtabschlüsse auch die Deutsche Flagge besser vertreten sein.

XII.]

Sydney.

Bericht über die Deutschen Interessen in Queensland.

Die Kolonie Queensland befindet sich gegenwärtig nach mehrjähriger Stagnation an dem Ausgangspunkte einer neuen Entwickelung. Die Zukunftsindustrien des Landes, der Bergbau und die Zuckerkultur, haben einen gewaltigen Aufschwung genommen und aus den anderen Australischen Kolonien, sowie aus England Spekulanten angelockt, welche mit großen Kapitalien operiren. Daneben sind auch Ackerbau und Viehzucht zu erneuter Blüthe gelangt. Nach der Statistik für das Jahr 1880 besitzt Queensland die größte Anzahl von Rindvieh unter allen Staaten Australiens, nämlich 3 162 752 Stück; sein Schafreichthum hat im letzten Jahre um fast 800 000 Stück zugenommen. Die Weizenernte ergab einen Durchschnittsertrag von 20,40 Bushels pro Acre, während in Victoria nur 9,95, in Neusüdwales 14,69 Bushels erzielt wurden. Ebenso lieferte die Gerstenernte von Queensland den größten Durchschnittsertrag auf dem Australischen Kontinente. Von einer mit 55 000 Pfd. Sterl. subsidiirten Dampferlinie nach England verspricht man sich günstige Erfolge für die Hebung des Imports und Exports der Kolonie; eine in London zusammengetretene Aktiengesellschaft will Dampfschiffe zur Ausbeutung des Küstenhandels zwischen den Queensländer Häfen ausrüsten, während gleichzeitig im Innern des Landes das Eisenbahnnetz sich immer weiter ausdehnt und die Vorarbeiten des gigantischen Projektes einer transkontinentalen Eisenbahn von über 1300 Englischen Meilen zur Verbindung von Brisbane mit Point Parker am Golfe von Carpentaria mit fieberhaftem Eifer betrieben werden. Kurz die Kolonie befindet sich in einer vollkommenen Gründerperiode, welche neben manchen Einrichtungen von dauerndem Nutzen auch viele übereilte Unternehmungen zu Tage fördert.

Die Staatsschuld der Kolonie betrug am 31. Dezember v. J. 12 192 150 Pfd. Sterl., was, vertheilt auf die 218 000 Einwohner, 55 Pfd. Sterl. 17 Schill. 8¾ Pce. pro Kopf ausmacht. Dies erscheint selbst für Australische Verhältnisse etwas viel und hat Angesichts einer projektirten neuen Anleihe bei den Gläubigern Queenlands in England Bedenken hervorgerufen, die kürzlich in einem Artikel des „Economist“ Ausdruck gefunden haben. Auf der anderen Seite zeigt

das letzte Budget der Kolonie, daß die Einnahmen in steter Steigerung begriffen sind und das letzte Finanzjahr mit einem Ueberschuß von 27 000 Pfd. Sterl. abschloß.

Eine weitere Gefahr liegt in der Möglichkeit, daß die Regierung bei Durchführung ihrer verschiedenartigen Projekte zu einer Veräußerung der vorhandenen Kronländereien gedrängt wird, namentlich wenn die geplante interkoloniale Eisenbahn nach dem Amerikanischen System der Ueberlassung von Theilen des angrenzenden Terrains an die Unternehmer gebaut werden sollte. Gegenwärtig sind freilich bei einem vorhandenen Areal von 669 520 Quadratmeilen erst etwa 4 600 000 Acres in Privatbesitz übergegangen, während die um mehr als die Hälfte kleinere Kolonie Neusüdwales bis zum 31. Dezember v. J. bereits über 33 200 000 Acres Kronländereien veräußert hatte.

Die eigentliche Schwierigkeit für die Entwickelung der Kolonie dürfte in der geringen Bevölkerung liegen, welche nach dem am 3. April d. J. vorgenommenen Census 218 159 Personen beträgt und nach Abzug der vorhandenen Chinesen und Südsee-Insulaner die Zahl von 200 000 nur um weniges übersteigt. Eine regelmäßige Europäische Einwanderung scheint hiernach Lebensbedürfniß für das Land zu sein.

Ueber die Gesammtzahl der Deutschen Bevölkerung in Queensland lassen sich bestimmte Angaben nicht machen. Auch der am 3. April d. J. stattgehabte Census, dessen Resultate im Einzelnen noch immer nicht vorliegen, wird hierüber keinen Aufschluß geben, da in der amtlichen Zählung nur die in Deutschland geborenen Personen (einerlei, ob naturalisirt oder nicht) als Deutsche gerechnet werden, die von Deutschen in Queensland geborenen Kinder dagegen als Australier. In diesem Sinne verzeichnet der 1876er Census 9889 Deutsche. Seitdem ist die Einwanderung aus Deutschland nur eine schwache gewesen. Die letzten beiden Deutschen Schiffe mit 936 Immigranten kamen im Jahre 1879 aus Hamburg an. Jetzt findet innerhalb beschränkter Grenzen eine staatlich unterstützte Einwanderung nur noch über England statt.

Einen besseren Anhalt betreffs der Zahl derjenigen, welche wir von unserem Standpunkte aus Deutsche nennen würden, gewährt die Statistik der verschiedenen Religionsgesellschaften in Queensland. Im Jahre 1876 gab es dort 12 174 Lutheraner, die wohl mit geringen Ausnahmen alle Deutsche und Abkömmlinge von Deutschen waren. Rechnet man hierzu die Deutschkatholiken, Juden und Bekenner sonstiger Religionen, so kommt man für das genannte Jahr vielleicht auf die Zahl 13 000 oder etwas mehr als 7 pCt. der Gesammtbevölkerung. Die entsprechenden Daten des diesjährigen Census sind noch nicht publizirt.

Wenn man die verschiedenen Erwerbszweige der in Queensland ansässigen Deutschen betrachtet, so fällt zunächst auf, daß unter denselben zwei Berufsklassen, die auf die bisherige Entwickelung von Australien vielleicht den wichtigsten Einfluß geübt haben, so gut wie gar nicht vertreten sind. Es ist dies der Stand der großen Grundbesitzer und der Kaufleute mit überseeischen Geschäften. Die Ersteren bestehen durchweg aus Engländern, unter denen sich häufig jüngere Söhne aus guter Familie befinden, die mit einem gewissen Kapital und hinreichenden Krediten ausgerüstet in die Kolonie gekommen und hier in vielen Fällen zu großen Reichthümern gelangt sind. Von größerer Bedeutung für die Frage der Entwickelung der Deutschen Handelsbeziehungen mit Queensland ist das Fehlen größerer Deutscher Geschäftshäuser. Es giebt in Brisbane zur Zeit nur zwei Importgeschäfte, deren Inhaber Deutsche sind. Die eine dieser Firmen führt nur Englische Waaren, die andere, deren Umsätze nicht groß sind, empfängt gelegentliche Konsignationssendungen aus Deutschland, ohne jedoch dort regelmäßige und feste Verbindungen zu haben. Trotzdem sieht man viele Artikel Deutschen Ursprungs in Brisbane, welche über England ihren Weg dorthin finden. Einiges dieser Art kommt auch von Sydney und wird durch Vermittelung der dort ansässigen Deutschen Häuser eingeführt, im Uebrigen sind die Importeure Engländer, welche von ihren Geschäftsfreunden in London die betreffenden Waaren erhalten. Bei dem Fehlen einer direkten Schiffsverbindung mit Deutschland ist unter diesen Umständen auf eine Zunahme des Deutschen Geschäftes nach Queensland nicht zu rechnen, obgleich dort dieselben Artikel unserer heimischen Industrie, die sich in Neusüdwales und Victoria mehr und mehr einzubürgern beginnen, bereitwillige Abnehmer finden würden.

Die neue Dampferlinie zwischen Hamburg und den Australischen Häfen Adelaide, Melbourne und Sydney kommt unserm Import nach Queensland nicht zu Gute, da die Umladekosten in Sydney zu hoch sind. Von kaufmännischer Seite angestellte Berechnungen haben ergeben, daß sich Deutsche Waaren über London und von dort mit den Dampfern der British India Company wohlfeiler nach Brisbane legen lassen, als von Hamburg auf den Deutschen Dampfern über Sydney. Nur eine direkte Deutsche Dampferverbindung nach den Häfen von Queensland würde die Englische Konkurrenz besiegen. Ueber das von der Firma Netzler und Komp. in Brisbane aufgestellte Projekt einer solchen Verbindung ist früher berichtet. Netzler ist von der Durchführbarkeit seiner Idee fest überzeugt und, seit er dieselbe zuerst ausgesprochen, fortgesetzt thätig gewesen, geeignete Firmen in Antwerpen, Hâvre und Hamburg für diesen Plan zu interessiren. Neuerdings ist derselbe auch mit der Flensburger Dampfergesellschaft in Verbindung getreten, deren Schiffe in Melbourne bei dem Transport von gefrornem Fleisch nach England einige gute Frachten gefunden haben. Der zunehmende Erfolg, den die Englische Dampferlinie über Torres Straits nach Brisbane errungen hat, wird von Herrn Netzler als ein Beweis für die Expansionskraft des Queenslandischen Handels angeführt, und ein gleiches Ergebniß für eine kontinentale Linie prophezeit. Gewiß ist die Kolonie außerordentlich reich an mineralischen Produkten, die in Deutschland zu verwerthen sind, auch Nutz- und Luxushölzer, Talg und vor allem Merinowolle, die für unsere Spinnereien besonders geeignet ist, könnten mit Vortheil exportirt werden, doch läßt sich der Umfang dieses Handels zur Zeit weder übersehen, noch mit einiger Sicherheit zahlenmäßig berechnen. Ebenso dunkel liegen die Verhältnisse für den Importhandel von Deutschland. In Brisbane ist uns versichert worden: „Wir würden gern Deutsche Waaren beziehen, wenn wir unsern Vortheil dabei sähen, es fehlt uns jedoch an Gelegenheit, uns eine Ansicht über die Güte dieser Waaren zu bilden, da dieselben hier zu wenig bekannt sind und jeder den Versuch scheut, die gewohnten Verbindungen in England aufzugeben und auf die brieflichen Offerten Deutscher Fabrikanten einzugehen, von deren Leistungsfähigkeit und Solidität wir nichts wissen.“ Die Deutsche Bevölkerung in Queensland würde ohne Zweifel den heimischen Industrie-Erzeugnissen den Vorzug geben, wenn dieselben unter gleichen Bedingungen, wie die Englische Waare, zum Angebot kämen. Der direkte Import von England, welches bis jetzt fast ausschließlich die Kolonie mit Europäischen Produkten versorgt, hat in den letzten Jahren einen Durchschnittswerth von nur etwa 1 Million Pfund Sterling jährlich gehabt. Auf eine schnelle Vermehrung der Konsumtion ist bei der niedrigen Bevölkerungszahl nicht zu rechnen, wenn auch die genannte Summe sich dadurch etwas erhöhen würde, daß bei besserer direkter Verbindung der Werth der gegenwärtig über Sydney eingeführten Europäischen Waaren hinzukäme. Immerhin aber scheint auch dann die zu importirende Gütermenge noch nicht einmal für eine monatliche Dampferlinie auszureichen. Wie sollen

zwei existiren? Die bestehende Englische Dampferlinie ist subsidiirt, die in Aussicht genommene Deutsche müßte es, um konkurriren zu können, natürlich ebenfalls sein. Die bestehende Englische Dampferlinie hat kontraktmäßig ein Vorzugsrecht auf die Beförderung aller aus Staatsmitteln unterstützten Einwanderer, die Deutsche hat auf keine Emigranten als solche zu rechnen, die auf eigene Kosten die weite Reise nach Queensland unternehmen. Die Anzahl der letzteren wird aller Wahrscheinlichkeit nach sehr gering sein, da Amerika näher liegt und auf die auswanderungslustigen Deutschen entschieden eine größere Anziehungskraft ausübt, als das der Mehrzahl fast unbekannte Australien. Die Deutschen Dampfer müssen daher, wenn sie nicht zum größeren Theil in Ballast die Ausreise nach Queensland machen wollen, auf Ladung für die Zwischenhäfen, wie Singapore und Batavia, rechnen. Singapore wird, abgesehen von zahlreichen Segelschiffen, bereits durch die Schiffe der Deutschen Dampfschiffsrhederei in Hamburg ausreichend mit Deutschen Waaren versorgt. Unser Handelsverkehr mit Batavia ist bei der Niederländischen Konkurrenz augenblicklich ein sehr geringer und zunächst wohl kaum einer erheblichen Steigerung fähig. Es ist also zu bezweifeln, daß unsere Dampfer auf dieser Route auch nur einigermaßen lohnende Frachten finden werden. Es scheint vielmehr, daß neben der bestehenden Deutschen Dampferlinie nach Adelaide, Melbourne und Sydney eine zweite Verbindung nach Australien überhaupt wenig Nutzen haben kann. Hat sich die erste Linie erst einmal als lebensfähig erwiesen und eine gesicherte Existenz erhalten — was gegenwärtig noch nicht der Fall ist —, so könnte vielleicht eine Ausdehnung derselben nach Brisbane versucht werden, um auch einen Antheil an den Umsätzen auf dem dortigen Markte zu gewinnen. Durch das Vorhandensein eines oder mehrerer Deutscher Geschäftshäuser in Brisbane mit ausreichenden Mitteln und Verbindungen für den direkten Import von und Export nach Deutschland würde das Gelingen eines derartigen Versuches wahrscheinlicher werden.

Augenblicklich besteht das Deutsche Element in Brisbane der Mehrzahl nach aus Handwerkern, Gastwirthen, Krämern, Detaillisten und Lohnarbeitern. Viele dieser Leute leben in sehr guten Verhältnissen und zeichnen sich vor der einheimischen Bevölkerung durch Fleiß, Ordnung, Zuverlässigkeit und Geschicklichkeit aus. Sie sind alle durch eigene Arbeit emporgekommen und haben, da sie ihr Geschäft ohne Geldmittel anfangen mußten, Anfangs schwere Jahre durchgemacht. Die einzige Tabaksfabrik in Brisbane ist in den Händen eines Deutschen. Ein anderer Deutscher besitzt eine Gerberei und hat die von ihm nach einer neuen Methode zubereiteten Felle auf der letzten Leipziger Messe feilgeboten. Ein dritter, dessen Vermögen, wie er sagt, bei seiner Ankunft in Queensland aus 18 Schillingen bestand, hat jetzt eine ziemlich ausgedehnte Ziegelei und beschäftigt regelmäßig 14 Arbeiter. Er ist der einzige Mann in Brisbane, der es durchgesetzt hat, daß seine Leute, wie er selbst, von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends (mit 1½stündiger Pause für Frühstück und Mittagessen) arbeiten, natürlich gegen höheren Lohn. Der eingeborene Queenslander hält es im Allgemeinen nicht für angänglich, länger als acht Stunden zu arbeiten. Einzelne Deutsche sind auch im Staatsdienste angestellt, ohne es jedoch bis jetzt zu einflußreichen Aemtern gebracht zu haben. Der gelehrte Stand ist nur sehr schwach vertreten, da wenige gebildete Deutsche nach Queensland ausgewandert sind. Doch giebt es in Brisbane zwei Deutsche Rechtsanwälte, die freilich keine Deutsche Universität besucht, sondern sich ihre Rechtskenntnisse an Ort und Stelle erworben haben.

Der Zusammenhang der Deutschen untereinander wird durch einen Verein, „Germania", welcher monatliche gesellige Abende und für einen Theil der Mitglieder wöchentliche Gesangesübungen veranstaltet, einigermaßen aufrecht erhalten. Es ist jetzt im Werke, für diesen Verein ein eigenes Haus zu erwerben, in welchem dann Lesezimmer und Gesellschaftsräume eingerichtet werden sollen. Den Verkehr der Deutschen Familien mit einander erleichtert der Umstand, daß viele derselben in einer Vorstadt von Brisbane, genannt Kangaroo-Point, zusammen wohnen.

In der nächsten Umgegend von Brisbane, welche zum Theil noch mit Wald und Busch bedeckt ist, haben sich zahlreiche Deutsche Ansiedler niedergelassen und betreiben dort Ackerbau und die Zuckerkultur. Namentlich der sogenannte Logandistrikt, südöstlich von der Hauptstadt, ist voll von solchen Deutschen Kolonisten. Man erkennt die Häuser und Felder derselben sofort an der größeren Nettigkeit und Sauberkeit, welche sie vortheilhaft von den kleinen Englischen und kolonialen Farmen unterscheiden. Manche Wohnungen sind ganz im Stile der Deutschen Bauernhäuser aus Backsteinen mit hölzernem Fachwerk gebaut, während man sonst auf dem Lande meist nur hölzerne Häuser sieht. Auch haben die Deutschen anstatt der landesüblichen zweirädrigen Karren ihre heimathlichen Wagen mit vier Rädern beibehalten und benutzen dieselben sowohl auf dem Felde, als zum Transport der landwirthschaftlichen Produkte in die Stadt.

Besonders interessant ist der Logandistrikt wegen des Zuckerbaues, der von immer größerer Wichtigkeit für die Kolonie zu werden verspricht. Die ausgedehntesten Zuckerplantagen befinden sich freilich im Norden der Kolonie, in Maryborough und den tropischen Gegenden des Mackaydistrikts, doch hat gerade für die Deutschen Zuckerbauer der Logan eine besondere Wichtigkeit, weil das kühlere Klima dort auch Europäischen Arbeitern die Beschäftigung in den Zuckermühlen gestattet. Die Zahl der letzteren betrug in ganz Queensland am 31. März v. J. nach offiziellen Angaben 70, auf denen 18 714 Tons Zucker und 641 486 Gallonen Melasse produzirt wurden. Hiervon kamen auf den Logandistrikt 19 Mühlen mit einer Produktion von 1980 Tons Zucker und 127 096 Gallonen Melasse, auf den Mackaydistrikt 16 Mühlen mit einer Produktion von 9470 Tons Zucker und 287 250 Gallonen Melasse. Die höhere Anzahl der Mühlen im Logan mit dem geringeren Ertrage ist durch die Theilnahme der Deutschen an der Zuckerindustrie zu erklären, welche meist auf kleinen Werken arbeiten, während im Norden ausschließlich Großbetrieb herrscht. Es scheint für die Deutschen, die wegen Mangels an Kapital nur über unvollkommene Maschinen zur Zuckerbereitung verfügen, und die, wie oben gesagt, vorwiegend weiße Arbeiter verwenden, ein gewagtes Unternehmen, sich in eine Konkurrenz mit den großen Plantagenbesitzern einzulassen, die unter Benutzung von Südsee-Insulanern (Kanakas) und von Maschinen der neuesten Konstruktion die Zuckerindustrie betreiben. Es hat auch nicht an Stimmen gefehlt, welche den Deutschen Unternehmern unausbleiblichen Ruin prophezeiten. Der bisherige Erfolg hat jedoch das Gegentheil bewiesen. Sei es nun, daß der Kleinbetrieb auch hier eine intensivere Bewirthschaftung gestattet, sei es, daß Deutsche Sparsamkeit und Deutscher Fleiß das anscheinend Unmögliche geleistet haben, gewiß ist, daß die kleinen Zuckermühlen ihren Besitzern einen ausreichenden Nutzen gelassen haben, während die großartigeren Englischen Fabriken in demselben Distrikte nicht durchgängig prosperiren.

Nachstehend einige Notizen über drei Zuckerplantagen, von denen sich zwei im Deutschen, eine im Englischen Eigenthum befanden. Die erste wurde für Rechnung von 12 Deutschen Farmern bewirthschaftet, von denen jeder 100 Pfd. Sterl. eingeschossen hatte. Man beschäftigte, mit Ausnahme eines Schwarzen, nur weiße Arbeiter, welche 25 bis 30 Schill. pro Woche erhielten. Die Maschinenapparate

waren von einem falliten Englischen Unternehmer billig erstanden. Der Besitzer der zweiten Deutschen Zuckerplantage war zu gleicher Zeit Missionar. Am Eingang seines übrigens nur kleinen Gewehes befand sich eine hölzerne Kirche, nicht weit davon die Mühle mit anscheinend sehr primitiven Einrichtungen. Die Arbeit auf den Feldern, wo das Zuckerrohr vortrefflich gepflegt war, sowie die Zubereitung des Zuckers wurden ausschließlich durch Kanakas besorgt. Andere Deutsche Zuckerfarmer widmen sich nur der Kultur des Rohres und überlassen die Zuckerfabrikation den größeren Plantagenbesitzern. Die Englische Plantage umfaßte ein sehr ausgedehntes Areal, auf welchem neben sehr schön stehendem Rohr sich auch Strecken befanden, wo der Frost Verheerungen angerichtet hatte. Man sagte jedoch, daß der Zuckergehalt in dem erfrorenen Rohr nicht geringer sei. Die sehr elegante Maschinerie in der Fabrik war neu aus England bezogen und leistete offenbar Ausgezeichnetes, namentlich in dem Kochapparate des Vakuum. Es fiel jedoch auf, daß auch hier das Rohr noch nach der in Deutschland veralteten Methode zerquetscht und ausgepreßt wurde, und der bei uns übliche Diffusionsprozeß, wobei auch die Kapillarröhren sämmtlich zerschnitten und dann systematisch ausgelaugt werden, unbekannt war. Für die kleineren Deutschen Mühlen in Queensland ist dieser Prozeß wegen seiner Kostspieligkeit schwerlich anwendbar, doch würde sich beim Großbetriebe die Einführung desselben voraussichtlich lohnen.

Auf der Plantage waren 60 Schwarze thätig, die von einigen Weißen beaufsichtigt wurden. Dieselben werden für drei Jahre engagirt zu einem Lohne von jährlich 6 Pfd. Sterl. — also noch nicht einmal 2 Schill. 4 Pce. die Woche! —, nebst freier Kost und Logis. Die Arbeitszeit beträgt 10 Stunden täglich einschließlich Pause zum Essen. Ueber das unter der Kontrole der Regierung stehende System dieser schwarzen Arbeit kann man sehr verschiedene Urtheile hören. Die Einen bezeichnen dasselbe als nothwendig im Interesse der Zuckerkultur und zugleich als nützlich für den auf diese Weise zur Arbeit erzogenen Insulaner, die Anderen brandmarken es geradezu als Sklaverei. Die meisten kehren nach Ablauf ihres dreijährigen Kontraktes in die Heimath zurück, wohin sie auf Kosten der Regierung befördert werden, manche bleiben in der Kolonie und werden dann als freie Arbeiter wegen der erlangten Erfahrung und Geschicklichkeit häufig ebenso hoch als Weiße bezahlt. Chinesen, welche sich in jeder Beziehung vortrefflich für die Zuckerkultur eignen würden, will man nicht beschäftigen, da man die Konkurrenz derselben auf anderen Gebieten fürchtet und weiß, daß dieselben sich nicht auf eine dreijährige unkündbare Kontraktzeit einlassen würden. Dagegen wird neuerdings in gewissen Kreisen für die Einführung Ostindischer Kulis agitirt.

Ein zweites wichtiges Ansiedelungsgebiet für die Deutschen in Queensland sind die Darling Downs mit der Stadt Toowoomba als Mittelpunkt, welche von Brisbane mit der Eisenbahn in sechs Stunden zu erreichen ist. Toowoomba, etwa 2000 Fuß über dem Meere gelegen, ist voll von Deutschen Läden und Geschäften, und in der näheren und weiteren Umgebung reiht sich eine Deutsche Farm an die andere.

Die Darling Downs sind wegen ihres Reichthums an Vieh und landwirthschaftlichen Produkten von besonderer Bedeutung für die Hauptstadt Brisbane, deren eigentliches Hinterland sie bilden. Im Polizeidistrikt Toowoomba allein gab es am Ende des Jahres 1879 801 049 Schafe, 24 001 Stück Rindvieh, 7831 Pferde und 4893 Schweine. Das daselbst unter Kultur befindliche Areal umfaßte zu derselben Zeit 13 635 Acres, wovon 1204 mit Weizen, 5677 mit Mais, 1527 mit Gerste, 626 mit Hafer bepflanzt waren. Produzirt wurden an Weizen 9573 Bushels, an Mais 161 500, an Gerste 36 793, an Hafer 2877.

Viele Deutsche haben sich in diesem Distrikte mit Vorliebe der Orangen- und Weinkultur zugewandt, für welche das gemäßigte Klima besonders günstig ist. Die Orangenernte in Toowoomba ergab im Jahre 1879 nach den offiziellen, wohl nur sehr approximativen Zahlen 20 779 Dutzend Orangen, während die Weinpflanzungen 21 663 Gallonen Wein und 32 785 Pfund Tafeltrauben lieferten. In diesem Jahre war die Orangenernte eine so reichliche, daß man in mehreren Gärten Bäume unter der Last der Früchte auseinandergeborsten und zusammengefallen erblickte.

Von den 255 Winzern, welche Queensland nach den letzten statistischen Veröffentlichungen besaß, kamen auf den Toowoombadistrikt allein 96. Da die Weinkultur in Queensland nicht viel älter als zehn Jahre und nur in vereinzelten Fällen von sachverständigen oder professionellen Winzern betrieben worden ist, so läßt sich von der Qualität des gewonnenen Weines, selbst wenn man denselben nur mit den Weinsorten der anderen Australischen Kolonien vergleicht, wenig Gutes sagen. Es wird bis jetzt nur für den inländischen Konsum produzirt und mehr als der doppelte Betrag dieser Produktion an fremden Weinen eingeführt. Die Deutschen Farmer in der Nähe von Toowoomba verschänken selbstgezogenen Wein, und ihre Gärten sind auch an Sonntagen von Deutschen und Englischen Familien gefüllt, während in der Stadt selbst die Wirthshäuser nach der in den Australischen Kolonien herrschenden strengen Sonntagsordnung geschlossen bleiben müssen. Diese den Deutschen Sitten gemachte Konzession beweist nicht wenig für den Einfluß, welchen das Deutsche Element in jener Gegend ausübt.

Die wirthschaftliche Lage der aus Deutschland eingewanderten Farmer, die fast durchgängig dem ganz unbemittelten Bauern- und Tagelöhnerstande angehörten, ist jetzt eine sehr gute und scheint sich trotz gelegentlicher schlechter Weizenernten von Jahr zu Jahr noch zu verbessern. Die Deutschen sind auch hier mit Hacke, Axt und Schaufel geraden Weges in den Urwald gegangen, dessen Terrain von den Englischen Squatters, als ungeeignet für die Zwecke der Viehzucht und des Ackerbaues, nicht angekauft worden war. Nachdem sie mit großer Mühe und Anstrengung den Wald gelichtet hatten, stellte es sich heraus, daß gerade hier der beste und üppigste Boden vorhanden war, der die auf ihn verwandte Arbeit zehnfach belohnte. Seitdem ist die Urbarmachung Schritt für Schritt weiter geführt, die einzelnen Farmer haben mit der dem Deutschen angeborenen Liebe für eigenen Grund und Boden ihr Waldland um ein Acre nach dem andern vergrößert, und die älteren Familien unter den Einwanderern besitzen bereits wohlarrondirte Güter, die einen lohnenden Ertrag an Wein, Korn und Früchten geben. Und wie hier in Toowoomba, so ist es auch an anderen Orten der Kolonie gegangen, wo Deutsche Ansiedler ihr Glück versucht haben. Reiche Leute findet man nur vereinzelt unter ihnen, doch sind die meisten bis zu einem Grade des Wohlstandes vorgedrungen, der, verglichen mit den Verhältnissen, welche sie in der Heimath verlassen haben, als ein außerordentlicher bezeichnet werden muß. Die Engländer sehen einen Hauptgrund für die Erfolge der Deutschen Farmer darin, daß bei denselben auch die Frauen mitarbeiten und die einzelnen Familienmitglieder mehr zusammenbleiben und zusammenhalten, als dies sonst in den Australischen Kolonien üblich ist.

Wie lange die guten Deutschen Sitten und Lebensgewohnheiten in der nächsten Generation der Deutschen Einwanderer in Queensland noch vorhalten werden, ist freilich zweifelhaft. Man hört vielfach die Eltern darüber klagen, daß ihre in der Kolonie geborenen Kinder

schon zu sehr „Australier" geworden wären, nur noch Englisch sprechen und nicht mehr nach Deutscher Weise sparen und arbeiten wollten.

Nachdem die früher ziemlich zahlreichen Deutschen Schulen in Folge der schnellen Zunahme der wohlfeilen Staatsschulen, in denen nur Englisch unterrichtet wird, fast sämmtlich eingegangen sind, bilden die Deutschen lutherischen Kirchen in Queensland, wie in den übrigen Kolonien, die Hauptstütze und den Hauptvereinigungspunkt des Deutschthums. Es ist eine eigenthümliche Erscheinung, daß sich namentlich unter den Deutschen Landgemeinden in Australien ein reges kirchliches Leben erhalten hat. Bei dem Interesse, welches dieser Gegenstand bietet, sei es gestattet, hier einige statistische Notizen über die Deutschen Kirchen in den verschiedenen Australischen Kolonien einzufügen. Es bestehen zur Zeit drei evangelisch-lutherische Synoden in Australien: die Synode von Victoria, die Immanuel-Synode in Südaustralien und ebendort die Synode von Australien. Die beiden ersten, konfessionell geeinigten Synoden führen gemeinschaftlich den Namen: die evangelisch-lutherische Generalsynode von Australien. Nach der im vorigen Jahre veröffentlichten Liste der lutherischen Pastoren gab es deren damals in Südaustralien 26, in Queensland 11, in Victoria 10, in Neuseeland 4, in Neusüdwales 3, zusammen 54. Außerdem existiren 4 Deutsche Missionsstationen der Brüdergemeinde zur Bekehrung der Ureinwohner Australiens in Victoria und Südaustralien. Die Zahl der Kirchen ist bedeutend größer, als die Zahl der Pastoren, da letzteren gewöhnlich die Seelsorge in mehreren, oft räumlich weit auseinander liegenden Gemeinden zufällt, von denen jede für sich eine Kirche oder ein Gebäude, in welchem Gottesdienst gehalten wird, besitzt. Mit manchen Kirchen ist auch eine Deutsche Sonntagsschule verbunden. Viele der Pastoren sind auf der Baseler Missionsanstalt ausgebildet, andere sind in den Kolonien selbst auferzogen, nur wenige haben theologische Studien auf einer Deutschen Universität gemacht.

Von den in Queensland thätigen Pastoren haben zwei im Logandistrikte, einer in Brisbane und zwei in Toowoomba ihren Wohnsitz. Einer der letzteren besitzt eine Gemeinde von etwa 400 Deutschen Familien oder etwa 2000 Seelen.

Patriotischer Sinn ist in vielen Dingen bei den Deutschen in Queensland wahrnehmbar. Obgleich die dort ansässigen Deutschen sich offenbar befriedigt in ihrer neuen Heimath fühlen, welche ihnen eigenen Grund und Boden, eine gesicherte Lebensstellung und ein reichliches Auskommen gewährt, halten sie trotzdem das Andenken an das alte Vaterland in Ehren und denationalisiren sich nicht so schnell, wie dies bei einem großen Theile der nach den Vereinigten Staaten ausgewanderten Deutschen der Fall ist. Die Kinder der eingewanderten Deutschen assimiliren sich dagegen auch hier meist sehr rasch und verlieren daher mit dem Gefühl der Abstammung auch bald die Deutschen Sitten und den geistigen Zusammenhang mit dem Deutschthum. Nur eine stetige Einwanderung aus dem Vaterlande kann das Deutsche Element in Queensland frisch erhalten und dadurch indirekt auch von günstigem Einfluß sein auf die Herstellung ausgedehnterer Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reiche und der Kolonie Queensland.

VI.] # Glasgow.

Jahresbericht für 1881. [1])

Das Jahr 1881 begann mit der allgemeinen Erwartung, daß man endlich zu einer Periode gelangt sei, die dem hiesigen Geschäftswesen eine gesunde Basis verleihen sollte. Während der ersten Wochen schien sich dies thatsächlich zu verwirklichen. Durch eine temporäre Festigkeit in den Preisen wurde die Nachfrage im Allgemeinen stärker, bald fiel dieselbe aber ab, und während der letzten Monate des ersten Halbjahrs war der Handel so still geworden, daß man an eine baldige Erholung nicht zu glauben wagte. Wie dies indeß schon früher der Fall gewesen, so trat auch diesmal mit dem Beginn des neuen Halbjahrs eine Reaktion zum Bessern ein. Die Nachfrage wurde reger und vergrößerte sich allmälig zusehends. Das Geschäft blieb auch bis Ende des Jahres günstiger und zufriedenstellend.

Der Handelsverkehr mit Deutschland ist während des verflossenen Jahres ein überaus reger gewesen, und es ist erfreulich zu sehen, wie derselbe von Jahr zu Jahr einen immer bedeuterenden Umfang annimmt. Die Waaren, welche von dort hauptsächlich Eingang in den hiesigen Markt gefunden haben, sind: Zucker, Holzwaaren, Papier, Stroh- und andere Pappen, Garne, Manufaktur-, Glas-, Spielwaaren, Sämereien, Farbstoffe, Rüböl, Flachs, Bier ꝛc.; andererseits finden die verschiedenen Eisenartikel und Chemikalien, sowie Steinkohle und Kohlentheer bedeutenden Absatz auf den Deutschen Märkten. Eine statistische Uebersicht hinsichtlich des Imports und Exports der verschiedenen aufgeführten Artikel ist leider nicht zu erlangen, da fast sämmtliche Güter, die von und nach Deutschland ein- und ausgeführt werden, über Häfen der Ostküste, hauptsächlich Leith, Grangemouth und Boneß, ihren Weg finden.

Die Schifffahrt hier wurde in derselben Weise beeinflußt, wie der Handel. Dieselbe nahm erst im Sommer größere Dimensionen an.

Die Zahl der im verflossenen Jahre hier angekommenen Schiffe belief sich auf

1 948	Segelschiffe mit einem Gehalt von	369 563	Register-Tonnen,
15 815	Dampfschiffe „ „ „ „	2 687 970	„
17 763		3 057 533	Register-Tonnen,

einschließlich der Küstenfahrzeuge, sowie der in Ballast eingelaufenen Schiffe.

An Deutschen Kauffahrteischiffen frequentirten nur 52 mit einem Gehalt von 30 784 Register-Tonnen die Hafenplätze dieses Amtsgebiets, von denen 8 hier neu erbaut, 1 angekauft, 4 von dem Jahrgang 1880 übertragen stehen und 1 auf das neue Jahr vorgetragen ist. Verglichen mit dem Vorjahre, zeigt dies ein Mehr von 2 Schiffen und einen Mehrgehalt von 9 424 Register-Tonnen. Es verkehrten an Deutschen Kauffahrteischiffen in den Häfen dieses Bezirks:

im Jahre	1880.....	50,
„ „	1879.....	69,
„ „	1878.....	84,
„ „	1877.....	70,
„ „	1876.....	71.

Die Abnahme an Segelschiffen auf dieser Seite, die sich während der letzten Jahre immer fühlbarer macht, hat ihren Grund hauptsächlich darin, daß die bedeutenden Verschiffungen von und nach dem

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 672.

Schwarzen und Mittelländischen Meere neuerdings gänzlich vermittelst regelmäßiger Dampferlinien stattfinden und selbst die vorher ausschließlich für Segelschiffe reservirten Frachten jetzt zu wohlfeileren Raten von den Dampfschiffen aufgenommen werden, so daß die hier verkehrenden Segelschiffe sich größtentheils auf Westindien und das festländische Amerika beschränken müssen.

Schiffbau an der Clyde. Wie schon im vorigen Jahresberichte dargethan, befand sich dieser Zweig unserer Industrie schon damals in recht versprechender Lage, und das vergangene Jahr begann mit den besten Aussichten, die im Verlauf desselben sich mehr als verwirklicht haben. Das Jahr 1881 steht in diesem Zweige ohne Parallele da. Dasselbe hat selbst das Jahr 1874, in welchem ein kolossaler Tonnengehalt vom Stapel gelassen wurde, bedeutend hinter sich gelassen. Im Ganzen wurden 217 Dampfer, von denen 8 für Deutsche Rechnung, und 52 Segelschiffe mit einem Total-Tonnengehalt von 340 823 fertiggestellt. Diese günstigen Zustände wurden nicht durch Strikes beeinträchtigt. Die Aussichten des Schiffbaues für das neue Jahr sind dermaßen günstig, daß man zu dem Glauben Veranlassung hat, das Jahr 1882 werde ein nicht minder gutes Resultat liefern, als sein Vorgänger.

Die Preise der Schiffbaumaterialien stellten sich wie folgt:

	zu Anfang 1881:	zu Ende 1881:
für eiserne Platten ..	7 Pfd. Sterl. 5 Schill.	8 Pfd. Sterl. — Schill.
für Winkeleisen	6 „ 5 „	7 „ 5 „
Baukontrakte für größere Schiffe von etwa 1200 Tonnen wurden abgeschlossen zu	12 „ 10 „	14 „ 10 „
Dampfmaschinen für die indicirte Pferdekraft zu	50 „ — „	55 „ — „

Die Löhne der Schiffstischler und Schiffszimmerleute, die sich zu Anfang auf 6½ Pence für die Stunde stellten, wurden bald darauf um ¼ Penny erhöht, und bis zum Ende des Jahres stellten sie sich mit denen der Maschinenarbeiter gleich, nämlich etwa auf 6¾ Pence für die Stunde.

Hinsichtlich des Roheisengeschäfts Schottlands beziehen wir uns auf die vierteljährlichen Berichte. Die Produktion belief sich im Ganzen auf 1 176 000 Tons, im Vergleich zu 1 300 003 Tons im Jahre 1880, und wenn dieselbe nicht durch Einschränkung beeinflußt worden wäre, so würde die Produktion diejenige irgend eines früheren Jahres in der Geschichte des schottischen Eisenhandels hinter sich zurückgelassen haben. 1881 begann mit 124 Hohöfen und schloß mit 105 in Thätigkeit, während überhaupt 148 Hohöfen existirten. Die Versendungen zeigen einen Abfall von 90 000 Tons im Vergleich zu 1880. Ausgeführt wurden überhaupt 591 000 Tons, gegen 681 000 Tons im Vorjahre (darunter 13 000 Tons Englisches Roheisen, gegen 10 000 Tons solches im Jahre 1880); davon gingen nach Deutschland 70 522 Tons, gegen 65 420 Tons im Jahre 1880, mithin 5 102 Tons mehr als in dem letzteren Jahre; das meiste (82 050 Tons, gegen 171 244 Tons im Vorjahre) ging nach den Vereinigten Staaten von Amerika; nach England, Schottland und Irland gingen (zum Theil mittelst Eisenbahn) 222 065 Tons, gegen 231 270 Tons im Vorjahre, demnach 9205 Tons weniger als in 1880. Der Konsum in Schottland belief sich auf 397 000 Tons Schottisches und 420 000 Tons Englisches (Middlesbro's) Roheisen, gegen 384 000 Tons Schottisches und 335 000 Tons Englisches Roheisen im Jahre 1880. Von diesem bezogen hiesige Gießereien 180 000 Tons Schottisches und 240 000 Tons Englisches, gegen bezw. 198 200 und 212 000 Tons im vorhergegangenen Jahre, Schmiede- und Stahlwerke 217 000 Tons Schottisches und 180 000 Tons Englisches, gegen bezw. 195 000 und 123 000 Tons in 1880. Die Vorräthe in Schottland bezifferten sich zu Ende des Jahres auf 940 000 Tons, also 201 000 Tons mehr als zu Ende 1880.

Steinkohle. Der Kohlenexport von den Häfen der Clyde bezifferte sich auf 424 691 Tons, gegen 354 196 Tons im Jahre 1880.

Von den andern Häfen dieses Bezirks, wie Troon, Ardrossan, Ayr, Irvine, wurden während des letzten Jahres 162 277 Tons verschifft.

Die Kohlenpreise stellten sich während des letzten Jahres wie folgt: 6 bis 6½ Schill. für Main, 6¾ bis 7¼ Schill. für Splint, 6¾ bis 7½ Schill. für Ell und 8½ Schill. für beste Schiffskohle.

Die Löhne der Grubenarbeiter, die sich fast das ganze Jahr hindurch auf 4¼ Schill. für den Tag stellten, veränderten sich nur während des Monats November, wo dieselben in den Hamilton-, Larkhall- und Wisham-Distrikten auf 4¾ Schill. für den Tag erhöht wurden; doch ward den Arbeitern diese Erhöhung am 1. Dezember wieder entzogen und der Lohn gleichförmig auf 4¼ Schill. für den Tag festgesetzt, zu welchem Satze die Leute ruhig weiter arbeiten.

VI.]

Grimsby.

Jahresbericht für 1881.[1])

Einfuhr.

Getreide	51 583 Tons	— Ctr
Sämereien	4 779 „	8 „
Eisen	6 564 „	— „
Glas	2 238 „	— „
Eis	37 539 „	— „
Fische	53 648 „	— „
Erbsen	29 „	3 „
Butter	7 774 „	— „
Kartoffeln	8 407 „	— „
Hölzer aller Art	103 866 Loads,	
Planken und Bretter	119 589 „	

Ausfuhr.

Steinkohle	301 741 Tons,
Salz	3 292 „
Eisen	8 273 „
Weizen	250 „
Feuerziegel	397 „
Stückgüter	478 Ladungen.

Gesammtwerth der Ausfuhr 7 480 652 Pfd. Sterl.

Schiffsverkehr.

1. Angekommene Schiffe:

Mit Ladung	1294 von 411 659	Register-Tonnen,
In Ballast	64 „ 17 126	„
Zusammen...	1358 von 428 785	Register-Tonnen.

Als Küstenfahrzeuge wurden mit Ladung 1218 Dampf- und Segelschiffe mit einem Gehalt von 73 769 Tonnen, und in Ballast

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 418.

837 Dampf- und Segelschiffe mit einem Gehalt von 93 117 Tonnen auf hiesigem Zollamt einklarirt.

2. Ausgegangene Schiffe:

Mit Ladung	974	von 359 369	Register-Tonnen,
In Ballast	177	„ 45 724	„
Zusammen...	1151	von 405 093	Register-Tonnen.

Deutsche Schiffe gingen ein und aus 103.

Für die Küstenfahrt wurden mit Ladung 1201 Dampf- und Segelschiffe mit einem Gehalt von 76 186 Tonnen, und in Ballast 814 Dampf- und Segelschiffe mit einem Gehalt von 101 272 Tonnen auf hiesigem Zollamt ausklarirt.

Seefischerei.

Im Jahre 1853 waren in Grimsby etwa zehn kleine Fahrzeuge von bezw. 20 bis 30 Register-Tonnen, welche benutzt wurden, auf dem Flusse Humber und dicht unter der Küste mit kleinen Netzen Seefische zu fangen; sie machten jedoch keine erheblichen Geschäfte, und die Fische wurden am Platz verkauft. Nachdem die Eisenbahngesellschaft, welche ihren Sitz in Manchester hat und Inhaberin der Manchester-, Sheffield- und Lincolnshire-Eisenbahnen ist, in Grimsby ein neues Dock eröffnet hatte, um diesen Platz als ihren Verschiffungs- und Importationsplatz für ihr Eisenbahnsystem zu benutzen, wurde deren Aufmerksamkeit darauf gelenkt, diese vorzügliche Situation zur Betreibung der Seefischerei auszubeuten, weil dadurch nicht allein ein neuer Erwerbszweig für die Bevölkerung sich eröffnen, sondern auch, wenn die Entwickelung gelingen sollte, ein vortheilhafter Betrieb für die Eisenbahn sich finden würde.

Die Bevölkerung in Grimsby konnte nicht das nöthige Kapital finden, um Fischerkutter zu bauen und auszurüsten, und um das Geschäft in Gang zu setzen, entschlossen sich die Direktoren der Eisenbahn- und Dockkompagnie, sechs Seekutter für Rechnung der Kompagnie zu bauen, auszurüsten und unter ihrer Aufsicht fahren zu lassen.

Die Schiffe wurden gebaut, je mit Fischbehältern versehen und so eingerichtet, daß die gefangenen Fische lebendig erhalten werden konnten, indem das Seewasser ein- und auslief; ferner ausgerüstet mit Angeln, auf langen Leinen befestigt, um auf tiefem Wasser zu fischen. Der Erfolg rechtfertigte diese Methode, und nun kam die Frage: was mit den gefangenen Fischen anfangen? Grimsby allein kann dieselben nicht konsumiren, und auf welche Weise sind die Fische zu versenden und ihr Verderben zu verhüten? Die Kompagnie forderte einige der ältesten und besten Fischerleute auf, die Leitung der ganzen Sache zu übernehmen, und nachdem diese Leute eine Verbindung mit den Städten des Inlandes angebahnt hatten, wurden die Fische per Eisenbahn dahin versandt, jedoch nicht mit großem Erfolg, weil die Fische, wenn nicht prompt abgeliefert, häufig verdarben, ehe sie ihren Bestimmungsort erreichten.

Das Unternehmen ging dann an eine Fischereigesellschaft, die sich zu dem Zweck gebildet hatte, über, nachdem die Eisenbahndirektoren sich bereit erklärt, die gebauten Kutter preiswürdig an sie zu verkaufen, Platz zum Entlöschen und Absenden der Fische zu gewähren, und möglichst niedrige Raten für Beförderung der Fische durch die Eisenbahn zu berechnen.

Das Unternehmen gelang; es wurde Eis angeschafft, um das Verderben der Fische beim Transport zu verhüten; die Kutter vermehrten sich von Jahr zu Jahr, aber ebenso vermehrte sich auch der Unternehmungsgeist. Es wurde gefunden, daß das Fischen mit langen Leinen und Angeln zu kostspielig und unsicher sei, und das sogenannte Trawl-Netz wurde in Anwendung gebracht. Mit der Einführung desselben entwickelte sich auch ein größerer Eisbedarf, weil die im Netz gefangenen Fische gewöhnlich, wenn aus dem Wasser gezogen, größtentheils todt sind oder gleich nachher sterben, da kein offener Fischkasten in diesen Trawl-Kutter gebaut wird; es mußte derselbe deshalb mit einem Eiskeller versehen werden, um darin das zum Verpacken der Fische nöthige Eis mitnehmen zu können.

Eis war hier nicht zu haben, sondern mußte von Norwegen geholt werden, und auf diese Weise wurde wieder ein neuer Industriezweig eröffnet.

Die Fischerei hat jetzt so zugenommen, daß etwa 820 Kutter aller Größen von 30 bis 90 Register-Tonnen hier zu Hause gehören und über 1000 Kutter ab hier fischen. Alljährlich werden etwa 40 000 Tons Eis gebraucht, wovon wohl 37 000 Tons von Norwegen kommen und der Rest hier, wenn es friert, zusammengearbeitet wird.

Anfänglich waren nur Segelkutter verwendet, in den letzten drei Jahren sind aber verschiedene Dampfkutter gebaut worden, und wenn dieselben auch nicht ganz den Erwartungen entsprachen, so wurde doch im vorigen Jahre eine Kompagnie gebildet, welche beabsichtigt, vorläufig 20 Dampfkutter zu bauen; ebenso beginnt man auch, in den Segelkuttern kleine Dampfmaschinen einzusetzen, um die schweren Netze einzuholen, wodurch wieder Zeit und Arbeit gespart wird. Ob diese Umänderung, welche etwa 180 Pfd. Sterl. kostet, sich bezahlen wird, steht noch dahin. Die zu erbauenden Dampfkutter kosten etwa 4000 Pfd. Sterl. das Stück; das ganze Kapital, welches in den Kuttern, in deren Ausrüstung, den nöthigen Gebäuden zum Räuchern und Salzen der Fische, den Eis- und Packhäusern steckt, repräsentirt etwa 1½ Millionen Pfd. Sterl.

Ueber die Art, wie das Kapital zusammengebracht wird, ist Folgendes zu bemerken: Es handelt sich um zwei Klassen von Personen, Kapitalist und Geschäftsmann, und diese beiden sind gewöhnlich Schiffsrheder und Salesman oder Auktionsagent. Der Erstere hat einen neuen Kutter gebaut und wünscht einen tüchtigen Schiffer dafür; falls er nicht selbst Auktionsagent ist und ausgedehnte Kenntniß unter den Fischern hat, geht er zu einem der Ersteren und erfährt von ihm, welchem Fischer er seinen Kutter anvertrauen kann. Nachdem er seine Wahl getroffen, schickt er den Kutter nach See. Fährt der Schiffer in den ersten zwölf Monaten gut und bewährt sich als fleißiger, vorsichtiger und nüchterner Mensch, so fragt der Rheder ihn, ob er Lust hat, den Kutter abzuverdienen; dies wird selten ausgeschlagen, der Preis wird festgesetzt, aber der Kutter bleibt Eigenthum des Rheders bis er bezahlt ist. Fährt der Schiffer glücklich, so kann er die Abzahlung in 4 Jahren machen, ist er aber nicht sparsam und fährt sich in Schulden, so nimmt der Rheder den Kutter wieder an sich und setzt einen anderen Schiffer ein. Auf diese Weise können Leute ohne Kapital mit Glück und Sparsamkeit einen Kutter verdienen. Verwaltungskosten bezahlt der Schiffer an den Rheder nicht; nur wenn derselbe Auktionsagent ist und die gefangenen Fische verkauft, so erhält er 5 pCt. vom Erlös.

Ueber den Salesman oder Auktionsagenten ist Folgendes zu bemerken: Er stellt zunächst bezüglich seiner Kutter, sobald sie einlaufen, fest, welches Quantum und welche Fische sie haben, und nachdem er auch den Fang der andern Kutter oberflächlich abgeschätzt, vergleicht er damit, welche Aufträge mit Brief oder Telegramm vom Inlande gekommen sind, um danach seinen eigenen Bedarf zu berechnen.

Nachdem die Fische auf der Landungsbrücke gelandet sind (dieselbe ist etwa ½ Englische Meile lang, 50 Fuß an einem und 100 Fuß

an dem andern Ende breit), werden sie in öffentlicher Auktion verkauft; der Salesman bucht die verkauften Fische für jeden Kutter separat, und giebt dem Schiffer des Kutters oder dessen Rheder über jede Auktion sogleich Abrechnung, welche nach Abzug seiner Kommission die Summe repräsentirt, die der Kutter auf der Reise verdient hat; nachdem er die Gelder eingezogen, zahlt er dieselben an die betreffenden Personen entweder gleich, wöchentlich oder monatlich aus.

Auf diese Weise kostet die Verwaltung wenig und ein Rheder mit 3 oder 4 Kuttern erzielt, falls er seine Fische selbst verkauft, eine schöne jährliche Einnahme. Diese kleinen Rheder waren zuerst gute Fischerkapitäne, sie haben gewöhnlich ihren ersten Kutter in ein paar Jahren verdient, ein zweiter Kutter wird angeschafft und selbst gefahren; den ersten Kutter läßt er dann von einem seiner besten Leute fahren, und gewöhnlich wenn der zweite Kutter verdient ist und ein dritter angeschafft werden soll, bleibt der jetzt sich als Rheder betrachtende Fischer am Land, kauft den dritten und läßt alle für seine Rechnung fahren. Seine Beschäftigung ist nun, das Inventar der Schiffe nachzusehen und Netze und sonstige Sachen, welche bei Ankunft seiner Schiffe vielleicht ohne Zeitverlust ersetzt werden müssen, in Duplikat fertig zu halten.

Wenn ein Kutter ins Dock kommt und Wind und Wetter sind für den Fang günstig, so ist derselbe gewöhnlich in 24 Stunden wieder segelfertig.

Wo die hiesige Fischerflotte beschäftigt wird, hängt ganz von der Jahreszeit ab; die sogenannte Doggersbank wird hauptsächlich benutzt, aber zu gewissen Zeiten fischen sie unter der Küste von Holland, Deutschland und Dänemark; diese Fische werden nach Umständen in Holland oder Deutschland verkauft. Zu einer gewissen Zeit wird die sogenannte Island-Flotte ausgerüstet von 300 bis 400 Schiffen. Diese nehmen Salz mit und salzen den Fang, und wenn die Kutter gefüllt sind, segeln sie nach einer Station in den Shetlands-Inseln, wo der Agent der Flotte die gesalzenen Fische in Empfang nimmt; nachdem er die Kutter wieder mit Salz und sonstigen Bedürfnissen ausgerüstet, schickt er sie wieder zum Fischen aus.

Die auf diesen Stapelplatz gelandeten Fische werden wieder durch Agenten für Spanien, Portugal und Italien angekauft und dahin verladen.

VI.]

Manchester.

Bericht über das Baumwollen-Fabrikationsgeschäft während des zweiten Quartals 1882.[1])

Beinahe während des ganzen Monats April hat der hiesige Markt ununterbrochen Leblosigkeit gezeigt. Zu Zeiten war die Stimmung sogar recht gedrückt, und die Produzenten wurden gezwungen, um sich von Vorräthen loszumachen oder deren Ansammlung zu verhindern, die Preise anzunehmen, die so niedrig waren, daß sie, sobald jener Zweck erreicht war, nicht weiter zu denselben verkaufen mochten. Auf diese Weise existirte etwas Unregelmäßigkeit in den meisten betreffenden Zweigen, besonders aber was Gewebe und Garne betrifft, die nach Ostindien und China gehen. Die Stagnation machte sich mehr in den Geweben, als in den Garnen fühlbar, und dies war um so bemerkenswerther, als durch die Einschränkung der Produktion, welche in den Fabrikdistrikten Nord-Lancashires von Mitte Februar bis Mitte März stattfand, eher eine Besserung im Markte der Gewebe erwartet wurde. Die Abwesenheit eines solchen Resultats ist aber natürlich kein Beweis dafür, daß die Reduktion in der Fabrikation fruchtlos gewesen; denn ohne diese Einschränkung wäre die Lage der Fabrikanten unzweifelhaft noch schlechter gewesen.

Im Mai fand ein recht bedeutendes Geschäft statt, und die Lage der Produzenten verbesserte sich insofern, als sie etwas unabhängiger wurden durch Räumung der Vorräthe und Annahme neuer Kontrakte auf Lieferung, aber die Preise blieben nach wie vor unvortheilhaft, sowohl für die Spinner, als für die Fabrikanten. Der größere Theil des Geschäfts wurde in der ersten Hälfte des Monats gemacht, und viele Aufträge waren spekulativer Natur. Später nahm der Begehr ab, zum Theil weil die Produzenten auf höhere Preise hielten, zum Theil weil die Exporteure genug vorgekauft hatten, und obwohl sie Vertrauen in die Stabilität der Preise haben und auf ein besseres Geschäft im Herbst hoffen, ist es doch natürlich, daß sie erst ihre Engagements etwas reduzirt zu sehen wünschen, ehe sie neue Wagnisse unternehmen. Die Nachrichten von den großen östlichen Märkten besserten sich im Laufe des Mai nur unbedeutend, wenigstens soweit die Preise in Betracht kommen. Die Vorräthe in den großen Ostindischen und Chinesischen Häfen werden zwar allmälig etwas kleiner, aber die Tagespreise dort sind nur selten genügend, um den Kostpreis hier zuzüglich Transportspesen zu decken.

Das Geschäft im Juni war bedeutend geringer als dasjenige im Mai. Es wurde wenig oder Nichts auf Spekulation gekauft, mit Ausnahme feiner Garne und Gewebe, die aus Egyptischer Baumwolle hergestellt werden. Die Preise der Egyptischen Baumwolle sind etwa 2 Pence pro Pfund in die Höhe getrieben worden, da man befürchtet, daß die neue Ernte durch die ungeregelten politischen Zustände leiden könnte. Andere langstaplige Baumwolle, wie z. B. Brasilianische, ist durch diese Hausse der Egyptischen Baumwolle in Mitleidenschaft gezogen worden, ebenso wie die besten Sorten Amerikanischer Baumwolle etwas höher im Preise sind.

Ueber den künftigen Gang des Marktes läßt sich augenblicklich nur wenig sagen. Fast Alles hängt vom Wetter und von den Ernten in der nördlichen Hemisphäre ab. In Amerika sind unsere Hoffnungen hauptsächlich basirt auf eine große Baumwollenernte, wofür bis jetzt die Anzeichen günstig sind. Im Inlande und auf dem Europäischen Kontinent sind wir stark abhängig von einer reichlichen Getreideernte, und zum Glück ist noch Nichts vorgekommen, was uns in dieser Beziehung entmuthigen könnte. In Ostindien ist zwar der Monsun günstig, doch ist es noch zu früh, deshalb mit Bestimmtheit auf gute Ernten rechnen zu können. Ueber China ist wenig bekannt, ausgenommen, daß seit einiger Zeit der Verschleiß von Geweben schwach gewesen ist, und daß man eine baldige Besserung in dieser Hinsicht erwartet. Mittlerweile haben sich die Vorräthe von Baumwollenwaaren in Ostindien durch geringeren Belang der Verschiffungen von hier verkleinert, und wenn die Regensaison günstig ausfällt, so ist eine der Hauptbedingungen für Aufbesserung der Preise, d. i. mäßige Zufuhren, vorhanden. Die Egyptische Frage hat das Geschäft im Juni nachtheilig beeinflußt, indem der Begehr für die Levante abgefallen ist, aber dieser Einfluß ist nur ein leichter im Vergleich zu den vorstehend erwähnten Hauptfaktoren, und außerdem braucht man auch die Hoffnung noch nicht aufzugeben, daß diese Einschränkung des Begehrs für die Levante ein nur zeitweiliger sein werde.

---

[1]) Wegen des ersten Quartals s. Hand. Arch. 1882 Juniheft S. 289.

VI.] # Bradford.

Jahresbericht für 1881.[1])

Das Jahr 1881 ist für die Industrie und Handelsthätigkeit des die Grafschaft Yorkshire, West Riding, umfassenden Bezirks ein wenig lohnendes gewesen.

Englische Wolle. Die Preise litten weniger unter der Ungunst der Verhältnisse, als man annehmen sollte; trotz des außerordentlich schlechten Geschäftsganges hielten sich Lincoln Hogs auf 13½ bis 13 Pce. pro Pfund und alle anderen Gattungen im Verhältniß. Es ist nicht anzunehmen, daß diese Preise sich halten können, was aus der Schafzucht wird, ist nicht abzusehen. Der Durchschnittswerth der Englischen Wolle fällt beständig und läßt trotzdem der Fabrikation keine Chancen.

Die Anzahl der Zuchtschafe betrug am 4. Juni im vereinigten Königreich

27 896 273, gegen
30 239 620, in 1880 und
34 837 597, in 1874,

zeigt also einen stetigen Rückgang. In Kolonialballen übersetzt ist die Englische Produktion seit 1874 um 117 000 Ballen zurückgegangen.

Der Schurertrag belief sich auf

139 Millionen Pfund, gegen
149 „ „ in 1880
167 „ „ „ 1874.

Der Export hat sich von 17 Millionen auf 13 Millionen Pfund verringert, selbst Amerika ist abgefallen, von Deutschland nicht zu reden.

Kolonialwolle. Der Import ist gewachsen und die Verwendung für den Distrikt hat zugenommen, die Preisbewegungen waren sehr unbedeutende.

Die Gesammteinfuhr belief sich auf

1 148 094 Ballen Australische und Kapwolle, gegen
1 029 000 „ in 1880
951 185 „ „ 1878

zeigt also ein immerwährendes Steigen.

Die Konsumtion des Inlandes hat sich erheblich gesteigert, 1881 nahm:

das Ausland 657 500 Ballen,
„ Inland 459 159 „

demnach ist die heimische Konsumtion von Kolonialwolle seit 1880 um 13,56 pCt., die ausländische um 10,87 pCt. gewachsen.

Die erzielten Preise haben den Australischen Produzenten keinen Vortheil gelassen.

Alpaca stieg von 14½ Pce. für best Arequipa auf 16½ Pce. und ist heute nicht mehr als 14½ Pce. werth. Vorräthe darin sind sehr groß.

Mohair hielt sich in den ersten 3 Monaten des Jahres auf 22 Pce. fair average, um in den übrigen 9 Monaten einen Durchschnittswerth von 20 Pce. zu bewahren, Cape Mohair ist in steigendem Begehr.

Import 27 439 Ballen Türkei = 5 Millionen Pfund,
„ 8 498 „ Kap = 3,8 „ „

Die Kapballen sind erheblich schwerer. Stacks sind in beiden Sorten wesentlich größer.

Garne. Die Spinnereien sind im Jahre 1881 entschieden besser beschäftigt gewesen, als im Jahre 1880. Die Mehrproduktion kommt aber eher dem Verbrauch im Innern als dem Export zu gute. Die Herstellung von Botanygarnen hat zugenommen, vorwiegend für den heimischen Konsum. Die Lage der einfachen Lüstre- und Demi-Lüstre-Garne war eine sehr traurige, das Exportgeschäft im stetigen Abnehmen, die erzielten Preise in keinem Verhältniß zu den Produktionswerthen. Das Gleiche gilt von anderen, früher hervorragenden Gattungen, 30er Supers, Kolors, Mottles sind in allgemeinerer Decadence.

Doublirte Wollengarne waren billiger als 1879, von doublirten Mohairgarnen waren feinere Nummern kaum in Begehr, dagegen bestand und besteht heute noch ein reges Geschäft in ³⁄₂er für Plüschzwecke, wobei zu bemerken, daß Preise 10 Pce. pro Pfund billiger, als 1879 bei ungefähr gleichen Preisen des Rohmaterials waren.

Die Ausfuhr ist von

33 378 500 Pfund im Jahre 1879
auf 29 719 900 „

gefallen, beträgt aber über 3 Millionen Pfund mehr als 1880, dagegen im Werthe nur 3 224 368 Pfd. Sterl.

Der Durchschnitt des Ausfuhrwerthes der Jahre 1872 bis 1876 betrug 5 315 748 Pfd. Sterl.

Kammgarnstoffe (Worsted Stoffs). Dieser Hauptzweig der Bradforder Industrie erfreute sich insofern einer besseren Situation, als die Beschäftigung der Stühle, vornehmlich in den letzten 6 Monaten des Jahres, eine sehr gute war. Der Umstand, daß Frankreich angesichts der drohenden Erhöhung der Zölle besonders ansehnlich kaufte, hat dazu nicht unwesentlich beigetragen. Indessen hat sich auch der Export nach Italien und den außereuropäischen Ländern gehoben, und das Inland trat als bedeutender Kunde für die sich vervollkommnenden Fabrikate aus weicher Wolle auf. Die Arbeiterbevölkerung befand sich demgemäß in einer Lage, welche sehr günstig von den Verhältnissen des Vorjahres abstach, für die Arbeitgeber ist aber in keiner Weise eine Besserung eingetreten; die Produktion ist im besten Falle eine verdienstlose.

Die Ausfuhrziffer ist ungefähr auf der Höhe des Vorjahres geblieben, sie betrug

7 234 153 Pfd. Sterl. gegen
7 241 156 „ „ im Jahre 1880,

bei den verminderten Werthen weist sie eine Vergrößerung des Umfangs nach. Deutschland ist dabei mit kaum 4 pCt. betheiligt, der Export, nach Frankreich, Italien und den Vereinigten Staaten von Amerika hat sich erheblich vermehrt.

Wollenwaaren (Tuche). Das Jahr 1881 ist für diese Industrie des West Riding ein sehr günstiges gewesen. Trotzdem, daß der Export nach Deutschland nahezu aufgehört hat, ist die Ziffer des Exports wie folgt gewachsen:

1879.	1880.	1881.
46 Millionen,	50 Millionen,	55 692 100 Yards,
6 145 773,	6 736 721,	7 551 987 Pfd. Sterl.

Die Industrie hat sich neue Absatzgebiete zu schaffen gewußt. Der Export nach Frankreich war ein ungewöhnlich großer, die Fabriken waren im ganzen Distrikte gut beschäftigt, und die Beschäftigung war eine lohnende.

Flachsgarn. Die Produktion von Leinengarnen in Leeds und Umgegend verringert sich immer mehr. Die im Bericht von 1879 hervorgehobenen Thatsachen machen sich immer mehr geltend, die Konkurrenz Deutscher, Belgischer und Schottischer Spinner droht die Industrie zu ersticken, die Zahl der Spindeln geht stetig zurück.

Maschinenfabrikation. Die Fabrikation von Webestühlen ist auch 1881 in gutem Schwunge gewesen, sowohl für den Export wie für die heimische Industrie. Auch in allen an der Herstellung von

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 495.

Spinnmaschinen betheiligten Kreisen war die Beschäftigung eine befriedigende, dagegen war an den erzielten Preisen Nichts von Bedeutung zu loben.

Eisen. Das Eisengeschäft im West Riding litt allerdings in den ersten Monaten des Jahres, erfreute sich aber seitdem eines nicht unerheblichen Aufschwungs. Die Preise von Roheisen erhoben sich allerdings nicht wesentlich über die von 1880, ließen aber bei ausreichender Beschäftigung der Arbeiter den Unternehmern und Grubenbesitzern einen wenn auch geringen Nutzen.

Ganz besonders günstig gestaltete sich das Geschäft im Distrikte von Sheffield. Während sich vor zwei Jahren eine wahre Lethargie daselbst verbreitet hatte, während vor einem Jahre in keinem Theile des Landes die Noth und das Elend der arbeitenden Bevölkerung größer waren als in Sheffield, ist mit den ersten Monaten des Jahres 1881 dort eine erfreuliche Thätigkeit eingekehrt, die sich im Laufe des Jahres zu vollem Gedeihen entfaltete. Hervorragend gut und lohnend beschäftigt waren alle Zweige der Stahlerzeugung und Verarbeitung, welche den Schiffs- und Eisenbahnbau versorgen.

Kohle. Die Ausbeutung der Gruben in Yorkshire hat ein etwas besseres Resultat ergeben als im Vorjahre. Preise stellen sich etwas besser, als ultimo Dezember 1880, und die Rentabilität war für Arbeitgeber und Arbeiter keine unbefriedigende.

X.]

Ciudad Bolivar.

Handelsbericht für 1880 und 1881.

Obgleich der Handel dieses Platzes in den beiden Jahren 1880 und 1881 keinen Rückgang erfahren hat, ist doch auch im Vergleich zu den vorhergegangenen Jahren eine Hebung nicht bemerkbar gewesen.

Die Einfuhr war allerdings eine ziemlich bedeutende im Vergleich zu dem Umstande, daß der Konsum nicht zugenommen hat, und haben in Folge dessen die Preise einen bedeutenden Rückgang erfahren.

Der Antheil Deutschlands an der Einfuhr war wieder ein ganz bedeutender und ist im steten Zunehmen begriffen.

In der unten angeschlossenen Uebersicht sind die von diesem Hafen in den beiden Berichtjahren verschifften Landesprodukte verzeichnet, und es ist aus derselben Deutschlands Antheil ersichtlich. Im Allgemeinen ist der Unterschied gegen die vorhergehenden Jahre gering, mit Ausnahme einiger weniger Artikel, wie namentlich folgender:

Kaffee. Die Ausfuhr der Jahre 1880 und 1881 war ziemlich groß, dagegen wird die Ernte in diesem Jahre wieder unbedeutender ausfallen, und wahrscheinlich wird nur ein geringes Quantum zum Export kommen.

Toncabohnen. Die Ausfuhren in 1880 und 1881 waren gering, da eine größere Ernte nur alle drei Jahre stattfindet.

Tabak. Die Ausfuhren der beiden letzten Jahre waren bedeutend größer als die des vorhergegangenen Jahres, und auch die diesjährige Ernte soll wieder eine recht bedeutende sein. Es scheint, daß die Leute sich wieder mehr dem Anbau des Tabaks zuwenden, trotzdem die gegenwärtigen niedrigen Preise nur ein sehr knappes Resultat lassen.

Baumwolle und Kakao sind in letzter Zeit sehr vernachlässigt und werden sich auch schwerlich wieder zu der früheren Bedeutung aufschwingen.

Gold. Die Goldausbeute in den beiden letzten Jahren, besonders aber in 1880, hat gegen das Jahr 1879 eine bedeutende Zunahme aufzuweisen. Der Abfall im Jahre 1881 gegen das Vorjahr ist in der Stockung verschiedener Kompagnien zu suchen, sowie in dem Umstande, daß die verschärften Maßregeln behufs des Nachweises rechtmäßigen Erwerbes des Goldes Manche veranlassen, dasselbe heimlich auszuführen.

Ausfuhr von Ciudad Bolivar.

	Im Ganzen.		Nach Deutschland.	
Im Jahre 1880.		Bolivares.		Bolivares.
Gold..... Engl. Unzen	125 178	12 017 100	—	—
Kaffee..... Kilogr.	902 050	1 082 460	491 400	589 680
Ochsenhäute..... Stück	33 755	732 600	9 800	212 700
Rehfelle..... „	83 304	265 900	19 600	52 950
Tabak, Körbe von 50 bis 75 Kilogr.	5 291	316 800	5 291	316 800
Toncabohnen... „	3 600	58 000	350	5 600
Simaruba..... „	6 000	18 000	3 850	11 550
Ochsenhörner..... Stück	7 150	580	7 150	580
Kapaiv-Balsam.. Kilogr.	16 400	52 480	8 150	26 100
Baumwolle..... „	7 000	6 060	1 350	1 170
Piassava..... „	15 150	24 000	15 150	24 000
China-Rinde... „	29 650	88 900	1 500	4 500
Kautschuk..... „	31 950	127 700	23 650	94 900
Kakao..... „	9 500	21 300	—	—
Angostura-Rinde „	1 050	1 000	250	240
Ungefährer Werth...		14 812 880		1 340 770
oder 100 Bolivares = 80 Reichsmark gerechnet.....		Mark. 11 850 304		Mark. 1 072 616
Im Jahre 1881.		Bolivares.		Bolivares.
Gold..... Engl. Unzen	111 778	10 730 683	—	—
Kaffee..... Kilogr.	625 700	600 672	356 700	428 000
Ochsenhäute..... Stück	33 318	713 000	11 873	251 000
Rehfelle..... „	92 756	311 700	16 721	56 180
Tabak, Körbe von 50 bis 75 Kilogr.	6 130	270 000	6 005	266 200
Toncabohnen... „	16 450	263 200	9 700	155 200
Simaruba..... „	200	600	200	600
Ochsenhörner..... Stück	8 298	675	8 289	675
Kopaiv-Balsam.. Kilogr.	18 600	67 200	14 000	50 500
Baumwolle..... „	1 800	1 590	1 500	1 325
Piassava..... „	16 900	25 300	—	—
China-Rinde... „	6 650	19 950	250	750
Kautschuk..... „	38 300	153 500	13 650	54 650
Kakao..... „	7 750	19 300	4 950	12 300
Angostura-Rinde „	1 150	1 100	—	—
Ungefährer Werth...		13 178 470		1 280 380
oder 100 Bolivares = 80 Reichsmark gerechnet.....		Mark. 10 542 776		Mark. 1 024 304

X.]

Guayaquil.

Jahresbericht für 1881.

Dank einer strikten Beobachtung der Neutralität gegenüber den kriegführenden Nachbarn ist Ecuador im Jahre 1881 in keiner Weise in Mitleidenschaft gezogen worden und hat vielmehr aus den Unruhen im Süden für seinen Handel einen ganz erklecklichen Vortheil gezogen, sofern für eine Menge von Artikeln das gewöhnliche Absatzfeld in Peru verschlossen blieb und deren Vertrieb auf unsern, als den nächsten größeren Hafen, angewiesen war. Damit haben wir im Markte ein kräftigeres Leben zu Anfang des Jahres zu verzeichnen, aber leider machte sich der Mangel an jeder statistischen Uebersicht, wie immer, so auch im vorigen Jahre bedenklich fühlbar. Es trat eine Ueberführung des Marktes ein, wie das hier leider so häufig stattfindet, die im Verein mit der äußerst gerechtfertigten Furcht vor dem gelben Fieber, welche die Einkäufer aus dem Innern hierherzukommen abhält und damit den Absatz der Waaren ganz bedeutend erschwert, ein so überaus großes Waarenlager am Schlusse des vorigen Jahres zur Folge hatte, daß schon verschiedene kleinere Häuser ihren Verpflichtungen nicht haben nachkommen können und noch weitere Fallimente in Aussicht stehen; ein Uebelstand, welcher zum großen Theil einer unverantwortlichen Leichtigkeit der Europäischen Kredite zur Last fällt, die schon seit einiger Zeit für solide erste Häuser das Importgeschäft hier am Platze fast unmöglich macht und auf dem Wege ist, unseren ganzen Handel und damit sich selbst von Grund aus zu ruiniren.

Der Anfang der Kanalarbeiten auf dem Isthmus ist mit Freuden begrüßt worden; stellt doch der Durchstich dem Lande und speziell diesem Hafen seiner charakteristischen Lage wegen eine große Zukunft in Aussicht.

Als ein bedeutender Fortschritt des Landes im verflossenen Jahre ist dessen Anschluß an den Weltpostverein zu verzeichnen; die Einführung der hierdurch gebotenen neuen Ordnung und Tarife stieß hier, wie alles Neue, auf recht beträchtliche Schwierigkeiten, aber seit Beginn dieses Jahres ist man endlich zum klaren Begriff dieser Institution gekommen und wird die Korrespondenz nach dem Auslande auf Basis der für den Weltpostverein bestehenden Tarife befördert.

Ein weiterer Fortschritt von vielleicht größerer Tragweite, als der eben genannte, war der Abschluß eines Vertrages der Central and South American Telegraph Company in New-York mit der hiesigen Regierung wegen telegraphischer Verbindung Ecuadors mit dem Norden und Süden. Die Arbeiten hierzu sind im vollen Gange und man hofft, daß die Linie im Juli oder August dieses Jahres dem Publikum eröffnet werden wird. Das Kabel wird an einem kleinen Orte an der Küste, Namens Ensenada (bei Ballenita), landen und von dort über Land nach hier gelegt werden. Der erwähnte Vertrag wurde durch Vermittelung eines hiesigen Deutschen Kaufmannes zu Stande gebracht.

Die Produktion des Landes stand in 1881 ein Bedeutendes hinter dem Vorjahre zurück.

Während in 1880 die Kakaoproduktion auf das ansehnliche Quantum von 340 802,87 Pfd. gestiegen war, betrug die Ernte von 1881 nur 217 062,88 Pfd., also 123 739,99 Pfd. weniger, was beinahe eine mittelmäßige Ernte der letzten 42 Jahre repräsentirt. Bei alledem muß ein Ernteprodukt von über 200 000 Quintales immer als ein befriedigendes Resultat bezeichnet werden, und nur die brillanten Ernten von 1879 und 1880 stellen die von 1881 so in den Schatten.

Der Beweis dafür, daß das Produkt von 1881 kein geringes ist, liegt in der nachfolgenden Liste, aus welcher erhellt, daß es in den letzten 42 Jahren überhaupt nur sechs Mal übertroffen wurde.

	Quintales.		Quintales.
1840	142 699	1861	186 781
1841	114 102	1862	160 261
1842	67 090	1863	164 011
1843	154 634	1864	114 506
1844	85 741	1865	142 671
1845	97 290	1866	225 077
1846	112 020	1867	197 260
1847	120 736	1868	212 355
1848	210 074	1869	173 492
1849	142 347	1870	243 144
1850	110 660	1871	172 422
1851	95 670	1872	184 572
1852	139 655	1873	251 490
1853	132 430	1874	250 216
1854	109 921	1875	164 894
1855	150 897	1876	220 833
1856	132 736	1877	196 570
1857	147 659	1878	103 309
1858	198 187	1879	315 341
1859	136 187	1880	340 802
1860	167 617	1881	217 063

Die Kakao-Ernte von 1881 vertheilt sich wie folgt über die verschiedenen produzirenden Distrikte:

	1880. Pfund.	1881. Pfund.
Kakao de arriba	234 002,99	119 068,03
„ „ Balao und Naranjal	33 313,95	27 482,09
„ „ Machala	73 485,93	70 512,76
	340 802,87	217 062,88

wobei namentlich das enorme Minderergebniß der arriba-Qualität ins Auge fällt, während Balao und Machala gegen das Vorjahr keine wesentliche Differenzen zeigen.

Die Exportation des Kakao, soweit dieselbe eine statistische Kontrole zuläßt, fand in folgender Weise statt:

mittelst Dampfschiff:	Quintales.
nach Frankreich	49 328
„ Spanien	47 480
„ England	42 889
„ Deutschland	36 442
„ den Vereinigten Staaten v. Amerika	10 096
„ Mexiko	5 115
„ Centralamerika	1 666
„ Italien	1 431
„ Columbien und Peru	253
„ verschiedenen Ländern	1 651
mittelst Segelschiff:	
nach dem Kanal für Order	14 158
„ Spanien	3 770
„ Deutschland	2 500
zusammen	216 779

davon:	Quintales.
Vorrath aus dem Jahre 1880	2 500
Ernte des Jahres 1881	217 062
Annähernder Vorrath Ende 1881	2 783

Die Dampfschiffsfrachten haben sich während des ganzen Jahres 1881 auf der Höhe von 6 Pfd. Sterl. und 5 pCt. Primage pro Ton von 2240 Engl. Pfd. für Kakao erhalten. Trotz dieses hohen Satzes beweist die vorstehende Liste, daß bei Weitem der größte Theil der Ernte mittelst Dampfschiff den Konsumtionsmärkten zugeführt wird.

Die Gesammtausfuhr von Guayaquil in 1881 stellt sich folgendermaßen zusammen:

			Werth: Pesos.	Cent.
Baumwolle	268	Quint.	3 484	—
Balken	50	Stück	500	—
Indigo	8 197	Quint.	20 492	50
Kakao	216 779,46	„	3 685 250	82
Kaffee	16 636,75	„	216 277	75
Kautschuk	9 083,14	„	526 822	12
Häute	10 716,45	„	203 612	55
Hörner	355,50	„	3 555	—
Chinarinde	15 344,34	„	460 330	20
Tagua	45 664,37	„	125 577	1
Tamarinden	549,92	„	8 798	72
Sassaparille	166,66	„	3 333	20
Orseille	325,88	„	3 258	80
Tabak	157,98	„	2 843	64
Stroh für Hängematten	232,91	„	9 316	40
Hängematten	13	Ballen	1 300	—
Lohrinde	1 170,86	Quint.	1 756	29
Bambus	25 646	Stück	6 667	96
Mangles (Bäume)	690	„	2 760	—
Hüte	2 470	Dutzend	29 640	—
Sohlleder	1 641	Stück	8 205	—
Früchte (Ananas, Orangen, Platanen, Mango 2c.) und Gemüse	—	—	17 900	25
Bretter	881	Stück	2 643	—
Verschiedene Produkte	—	—	9 608	86
Goldstaub	—	—	19 203	—
Goldmünze	—	—	1 200	—
Silbermünze	—	—	175 308	—
zusammen	—	—	5 549 645	7
welche Summe, verglichen mit der Exportation von 1880			8 207 067	26
den bedeutenden Ausfall von			2 657 422	19

zu Gunsten von 1880 aufweist, welcher sich vornehmlich durch die Differenz der Kakao-Ernten beider Jahre, dann aber auch durch die wesentlich geringere Ausfuhr von Silbermünze in 1881 erklärt.

Die Ausfuhr von Tagua, des zweitwichtigsten Produkts des Landes, in Segelschiffen von den drei wichtigsten Häfen der Republik, erreicht im vergangenen Jahre die Menge von 223 785 Quintales, blieb also gegen die von 1880 (265 812 Quintales) um 42 027 Quintales zurück, welcher Ausfall wohl in der überaus schlechten Lage des Artikels auf den Europäischen Märkten und den in Folge dessen den hiesigen Sammlern bezahlten niedrigen Preisen seine Begründung findet.

Ueber die Ausfuhr der Provinz Manabi fehlen bis jetzt zuverlässige Angaben.

Der Segelschiffsverkehr in den Häfen von Ecuador im verflossenen Jahre war der folgende:

Es gingen ein:

Deutsche Schiffe	32	von 11 432	Register-Tonnen,
Französische Schiffe	8	„ 5 010	„
Britische Schiffe	4	„ 1 986	„
Dänische Schiffe	4	„ 1 083	„
Norwegische Schiffe	2	„ 600	„
Belgisches Schiff	1	„ 359	„
Spanisches Schiff	1	„ 239	„
	52	von 20 709	Register-Tonnen.

Von diesen gingen im Jahre 1881 wieder aus 47 von 18 914 Register-Tonnen, darunter 28 Deutsche. Am Jahresschlusse waren anwesend 5 von 1795 Register-Tonnen, darunter 4 Deutsche von 1549 Register-Tonnen. In Ballast liefen aus 8 Fahrzeuge, nämlich 4 Französische, 3 Deutsche und 1 Britisches.

Im Hafen von Guayaquil kamen 24 Deutsche Schiffe an, von denen 2 in Ballast und 1 theilweise mit Ballast. Am Beginn des Jahres waren daselbst 3 solche zugegen. Alle diese 27 Fahrzeuge segelten im Berichtjahre aus, von ihnen 5 in Ballast, 1 zum Theil mit Ballast.

IX.]

Kap Hayti.

Jahresbericht für 1881.

In Ergänzung der S. 401 gegebenen Nachrichten über den Verkehr des Jahres 1880 theilen wir den inzwischen eingegangenen Bericht für das Jahr 1881 mit:

Allgemeines.

Die Geschäftslage in diesem Jahre war eine äußerst schwierige, aber eine natürliche Folge der für den kleinen Platz übergroßen Konkurrenz. — Der Anfang des Jahres war noch ziemlich zufriedenstellend, als aber dann die Kaffee-Lieferungen abnahmen, wurden Waaren, hauptsächlich Dry goods, äußerst wohlfeil abgegeben und verloren mehr und mehr ihren Werth; auch das Provisionengeschäft, obwohl im Umsatz bedeutend, ließ, was Nutzen anbelangt, sehr zu wünschen übrig. Die morte saison machte sich besonders im Juni fühlbar, indeß schon zu Ende desselben Monats lebte das Geschäft wieder auf, um aber bald wieder unterdrückt zu werden durch die politischen Unruhen im August und durch die Blatternepidemie. Rimessen mußten gemacht werden, und ein großer Theil der Kaufmannschaft war genöthigt, seine Waaren wohlfeil abzulassen und Produkte oder Tratten theuer aufzukaufen, um die Kredite in Europa aufrecht zu erhalten.

Einfuhr.

Der Werth der Einfuhr betrug 2 560 000 Piaster.

Manufakturwaaren wurden bis Mai noch stark angebracht, dann ließen die Importationen stetig nach und gegen Ende des Jahres waren dieselben sehr gering; trotzdem blieben die Lagerbestände groß. Vom August ab waren nur solche Waaren gesucht, welche entweder besonders wohlfeil einstanden, oder welche verkauft werden mußten, einerseits um sie vor Verderb zu retten, andererseits auch, wie schon erwähnt, um Rimessen, Gelder flüssig zu machen. In Folge der kleinen Kaffee-Ernte und deren geringem Werthe war der Landmann

nicht konsumfähig und somit angewiesen, nur das Nothwendigste anzuschaffen, also hauptsächlich Amerikanische Provisionen; doch auch dieser Zweig war nicht in blühendem Zustande, obwohl die Reis- und Bananen-Ernten mißrathen waren. Provisionen waren, wie Dry goods, überführt, und nur ab und zu konnte für einen begehrten Artikel ein wirklich nutzbringender Preis erlangt werden. Dry goods wurden hauptsächlich von England angebracht; die Vereinigten Staaten haben in diesem Bereich eher verloren, als gewonnen. Aus Deutschland wurden Getränke, Eisen- und Glaswaaren, Gewürze und Reis, auch Wollenwaaren eingeführt, dagegen nur wenig in baumwollenen Artikeln. Die feineren Waaren lieferte Frankreich.

Ausfuhr.

Der Werth der Ausfuhr belief sich auf 2 425 000 Piaster, wovon 1 425 000 Piaster Blauholz, 950 000 Piaster Kaffee, 29 000 Piaster Baargeld.

Kaffee, das Hauptprodukt des Landes, war im Verlaufe des ganzen Jahres eine verlustlassende Rimesse, indem das Gros der Exporteure Preise bewilligte, die in keinem Einklang standen mit dem fortwährend weichenden Werthe in Europa. Sobald Nachrichten von Europa über eine neue Baisse eintrafen, fand sich auch immer ein Spekulant, welcher den hiesigen Preis nicht fallen ließ, in der Meinung, daß der niedrigste Moment gekommen sein dürfte. Im Januar wurden 8¼ Piaster für 100 Pfd. bezahlt, im März 7½, im Juli wieder 8¼, im September 7½ und im Dezember 7¼ Piaster. Der Preis dieses Produkts verlor also in einem Jahre 1 Piaster für 100 Pfd. oder etwa 12½ pCt., obwohl die Qualität im Durchschnitt keine schlechte war. In Havre, dem tonangebenden Markte für das hiesige Produkt, wich der Preis in demselben Zeitraum um 22 Franken, nämlich von 71 auf 49 Franken.

Blauholz. Das Jahr eröffnete mit Preisen von 5¾ bis 6 Piaster für 1000 Pfd., aber schon Ende Januar fielen dieselben auf 5 Piaster, eine Folge großer Abzüge, welche in Europa und in den Vereinigten Staaten für schlechte Qualitäten zugestanden werden mußten. Die Schuld ist sowohl den Schlägern, als den Aufkäufern beizumessen, denn das Holz wurde schlecht geschält, und vieles vollkommen farbloses Holz wurde mit aufgekauft und als gutes Holz bezahlt. Den vielen Gesuchen der Exporteure an die Regierung, den Landmann zu veranlassen, nur gut geschältes Holz zu liefern, wurde allerdings nachgekommen, doch stellte sich das Resultat noch immer nicht wie gewünscht heraus. Im Mai wurde Holz knapp, die Lieferungen waren den eingekommenen Räumten nicht entsprechend, der Preis ging auf 7 Piaster; bis Ende Dezember wich derselbe alsdann allmälig auf 6 Piaster zurück.

Geldverhältnisse. — Im Oktober wurde hier die Succursale der Banque Nationale d'Haïti eröffnet. Dieselbe macht keinerlei kaufmännische Geschäfte, sondern zieht nur die Zölle für Rechnung der Regierung ein. — Silber wurde im Berichtjahre weder ein- noch ausgeführt, nur etwas Amerikanisches Silbergeld (29 000 Dollars) ging nach den Vereinigten Staaten zurück, welches hier mit einer Prämie von 5 bis 7 pCt. aufgekauft wurde. Im Lande verbleibt nur Mexikanisches Silbergeld sowie seit dem November Haytianisches neuerer Prägung; der neue Haytianische Piaster (Gourde) ist etwa 4 bis 5 pCt. schlechter als der Mexikanische Piaster.

Trattenprämien waren im Januar 2 bis 3 pCt., im April 9 pCt.; bis November gingen sie allmälig auf 6 pCt. zurück, und im Dezember stiegen sie in Folge großer Nachfrage und der ungünstigen Lage des Kaffees auf 10 pCt.

Schiffsbewegung.

Dampfschiffe.

Nationalität:	Ein- u. Ausgang. Schiffe.	Tonnen.
Deutsche	48	46 068
Britische	22	39 000
Französische	36	52 000
der Vereinigten Staaten von Amerika	17	27 000

Segelschiffe.

Nationalität:	Ein- u. Ausgang. Schiffe.	Tonnen.
Deutsche	5	1 743
Britische	14	4 323
Französische	31	14 210
der Vereinigten Staaten von Amerika	45	11 317
Dänische	2	639
Norwegische und Schwedische	34	13 250
Haytianische	23	5 019
Oesterreichische	5	2 311
Spanische	1	124
Griechische	1	327
Niederländische	4	1 450

Von den Deutschen Fahrzeugen kamen die 5 Segelschiffe in Ballast ein. Die Deutschen Dampfschiffe gehörten sämmtlich der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft an und berührten nur den Hafen. Am Beginn des Jahres war ein Deutsches Segelschiff von 399,39 Register-Tonnen anwesend, welches, wie schon im vorigen Jahresbericht gemeldet, im Februar 1881 mit Blauholz ausging; ebenso war am Jahresschlusse ein solches von 609,18 Register-Tonnen zugegen, welches im Januar 1882 mit Blauholz den Hafen verließ.

Von nichtdeutschen Fahrzeugen kam aus Deutschland (Hamburg) eine Norwegische Bark. Von ebensolchen gingen nach Deutschland 2 Britische, von denen eine Bark nach Hamburg, eine Brigg nach Altona versegelte.

I.]

Hongkong.

Schifffahrtsbericht für 1881.[1])

In der gesammten Schifffahrt des Jahres 1881 ist eine erhebliche Zunahme gegen 1880 zu konstatiren. Es kamen an 3214 Schiffe Europäischer Bauart von 2 853 279 Tonnen Raumgehalt, und 3198 Schiffe mit einem Raumgehalt von 2 833 209 Tonnen wurden ausklarirt; die Zunahme betrug bei den angekommenen Schiffen 333 Schiffe und 317 692 Tonnen, bei den abgegangenen 304 Schiffe und 289 928 Tonnen. Dieser bedeutende Zuwachs betraf in diesem Falle nicht allein die Dampfschifffahrt, sondern auch die Segelschiffe haben sich etwas vermehrt, jedoch hat auch diesmal der Dampferverkehr den Löwenantheil, da er um 285 Schiffe und 283 339 Tonnen zugenommen hat, während nur 48 Segelschiffe mit 34 353 Tonnen mehr einklarirten als in 1880.

Die unten angeschlossene Uebersicht 1 sondert die angekommenen Schiffe nach Nationalität und Bauart, während Uebersicht 2 die Antheile der verschiedenen Flaggen in Prozenten angiebt. Aus der letzteren ergiebt sich eine geringe Abnahme der Antheile fast sämmt-

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1882 II. S. 300 ff. u. 306 ff.

licher Flaggen, während der Deutsche Antheil auf nahezu 11 pCt. nach Zahl der Schiffe und $7\frac{3}{10}$ pCt. nach dem Raumgehalt, gegen $8\frac{1}{2}$ pCt. und bezw. $5\frac{8}{10}$ pCt. im Vorjahre gestiegen ist.

Von dem Gesammt-Raumgehalt des Eingangs kamen $91\frac{1}{10}$ pCt. auf die Dampfschifffahrt, $8\frac{9}{10}$ pCt. auf die Segelschifffahrt, so daß sich also an dem Verhältniß beider gegen das Vorjahr, in welchem die entsprechenden Zahlen $91\frac{3}{10}$ und $8\frac{7}{10}$ waren, wenig geändert hat.

Die Uebersichten 3 und 4 trennen die angekommenen und abgegangenen Schiffe nach den Herkunfts- und Bestimmungsländern. Im Eingang zeigt sich Vermehrung des Raumgehalts gegen 1880 bei folgenden Ländern:

Großbritannien	um	44 945	Tonnen,
Kontinent von Europa	„	11 771	„
Ostindien, einschließlich Singapore	„	20 231	„
Australien und Neuseeland	„	17 488	„
Sandwichinseln	„	4 499	„
Vereinigte Staaten von Amerika	„	18 454	„
Chinesische Küste	„	143 915	„
Macao	„	16 207	„
Hainan und Annamitische Häfen	„	15 322	„
Cochinchina	„	15 732	„
Siam	„	15 307	„

Ein Rückgang ist zu konstatiren bei Japan um 9568, bei den Philippinen um 2584 Tonnen, während bei den übrigen Ländern nur geringfügige Differenzen vorliegen. Bei dem ausklarirten Raumgehalt ergiebt sich gegen 1880 ein Mehr nach folgenden Ländern:

Großbritannien	um	9 505	Tonnen,
Kontinent von Europa	„	3 173	„
Ostindien, einschließlich Singapore	„	13 284	„
Java und Archipel	„	5 517	„
Südamerika	„	1 305	„
Vereinigte Staaten von Amerika	„	8 915	„
Japan	„	21 773	„
Chinesische Küste	„	128 008	„
Hainan und Annamitische Häfen	„	19 441	„
Macao	„	18 351	„
Siam	„	12 185	„

Im Uebrigen sind die Differenzen gegen das Vorjahr unbedeutend, nur Australien zeigt eine Abnahme von 1735 Tonnen.

Auch der Dschonkenverkehr war im abgelaufenen Jahr ein lebhafterer. Es liefen im Jahre 1881 24 339 Dschonken von 1 680 025 Tonnen ein, was gegen 23 920 Dschonken von 1 650 258 Tonnen des Jahres 1880 eine Zunahme von 419 Dschonken mit 29 767 Tonnen aufweist. Der durch Dschonken vermittelte Handel Hongkongs mit der Chinesischen Küste und Formosa hat um 46 436 Tonnen zu-, derjenige mit Macao um 16 669 Tonnen abgenommen. Die letztere Abnahme ist durch die oben erwähnte Zunahme im Waarenverkehr durch fremde Schiffe — fast ausschließlich Dampfer — ausgeglichen worden. Macao unterhielt einen lebhaften Handelsverkehr mit Hoihow und Pakhoi, der bis zum Jahre 1880 fast ausschließlich durch Dschonken vermittelt wurde, welche auch den größten Theil der von dort bezogenen Exportartikel nach Hongkong zur Verschiffung brachten. Mit den seit den letzten Jahren errichteten Dampferlinien Hongkong—Hoihow—Pakhoi und Haifong, welche auf der Rückreise nur ausnahmsweise in Macao als Zwischenstation zwischen Hoihow und Hongkong anlaufen, mußte dieser Theil des Dschonkenhandels nothwendigerweise eine beträchtliche Einbuße erleiden, indem jetzt fremde Importe als Regel mittelst Dampfer direkt von Hongkong nach jenen Häfen verschifft und vice versa die exportfähigen Landesprodukte, statt wie früher mittelst Dschonken nach Macao, als Regel direkt mit Dampfer nach Hongkong verladen werden. Die Einrichtung jener Dampferlinien, in Verbindung mit der Eröffnung der Reisausfuhr in Tongking, bildet auch die Erklärung für die stete Ausdehnung und Entwickelung des Handels mit Hainan und den Häfen von Tongking, welcher, wie oben erwähnt, für das vergangene Jahr eine Zunahme von 15 322 Tonnen in der Einfuhr in Hongkong aus jenen, und von 19 441 Tonnen in der Ausfuhr nach jenen Häfen gegen das Jahr 1880 aufweist.

A. Dampfschiffe.

In den Antheilen der einzelnen Nationalitäten an der Dampfschifffahrt hat sich Manches geändert. Der Britische Antheil ist ziemlich der gleiche geblieben, $78\frac{1}{4}$ pCt. gegen $78\frac{7}{10}$ pCt. in 1880, Frankreich hat die zweite Stelle behalten, ist aber nur mit nicht ganz 6 pCt. gegen $6\frac{6}{10}$ pCt. im Vorjahre betheiligt, Deutschland ist mit etwa $5\frac{1}{4}$ pCt. gegen $3\frac{4}{10}$ pCt. in die dritte Stelle gerückt, während der Chinesische Antheil von $5\frac{4}{10}$ pCt. auf etwa $4\frac{1}{2}$ pCt. zurückgegangen ist. Die Antheile der übrigen Länder sind fast sämmtlich etwas vermindert, nur diejenigen Oesterreichs und Dänemarks haben sich etwas vermehrt.

In dem Verhältniß der verschiedenen Dampferlinien, wie dasselbe in dem Bericht für 1880 näher dargelegt wurde, hat sich wenig geändert. Bemerkenswerth ist die Zunahme der Dampfer der Oesterreichischen Lloyd-Gesellschaft, die regelmäßige Fahrten zwischen Triest und Hongkong unternommen hat und von welcher in 1881 10 Dampfer von 14 465 Tonnen Raumgehalt hier ankamen. Die bedeutende Steigerung der Deutschen Dampfschifffahrt von 115 Dampfern mit 90 657 Tonnen in 1880 auf 178 Dampfer und 135 449 Tonnen in 1881 kommt hauptsächlich auf Rechnung einer Anzahl kleinerer Dampfer, die für die Küstenfahrt hier eingestellt wurden und periodisch zwischen Hongkong und den Chinesischen, namentlich aber auch den Annamitischen Häfen verkehrten. Bei der anerkannten Beliebtheit der Deutschen Flagge bei den Chinesischen Befrachtern steht zu hoffen, daß die Deutschen Rhedereien dem gegebenen Beispiel immer mehr folgen und durch Herausendung kleinerer Dampfer der Deutschen Flagge einen immer größeren Antheil an der Cabotage an der Chinesischen Küste erwerben werden. Noch immer ist der Deutsche Antheil an der Dampfschifffahrt in Hongkong nicht ganz wieder auf die Höhe gerückt, die er 1878 hatte, in welchem Jahre er $5\frac{3}{4}$ pCt. betrug, wenn auch die Zahl der in 1878 eingelaufenen Dampfer, 148 von 123 078 Tonnen, in 1881 erheblich überflügelt wurde.

Uebersicht 5 giebt eine Aufstellung des Verhältnisses der in Hongkong angekommenen Deutschen Dampf- und Segelschiffe seit 1876.

Was die Deutsche Dampfschifffahrt im Einzelnen anbelangt, so sind nach dem Register des Konsulats für das Jahr 1881 nur 126 Dampfer mit 95 928 Tonnen nachweisbar; die übrigen 52 sind, da sie sich jedesmal nur kurze Zeit in Hongkong aufhielten, auf dem Konsulat nicht zur Meldung gelangt. Die hier registrirten 126 Dampfer gehörten folgenden Heimathshäfen an:

Hamburg	17	Dampfer,	einklarirt	64 mal,
Flensburg	5	„	„	23 „
Heiligenhafen	1	„	„	16 „
Apenrade	1	„	„	11 „
Kiel	1	„	„	10 „
Lübeck	1	„	„	2 „

Im Ganzen kamen also 26 verschiedene Dampfer zur Verwendung, gegen 18 im Vorjahre.

Es kamen an:

von Hamburg	mit	Ladung	9	Dampfer,
„ Cardiff	„	Steinkohle	1	„
„ Odessa	„	Ladung	1	„
„ Singapore	„	„	3	„
„ Victoria (Vancouver-Insel)	„	Steinkohle	1	„
„ Honolulu	„	Ladung	1	„
„ „	in	Ballast	4	„
„ Matupi	mit	Ladung	1	„
„ Manila	„	„	5	„
„ Bangkok	„	„	7	„
„ Saigon	„	„	19	„
(13 mit Reis)				
„ Annamitischen Häfen	„	„	8	„
„ Chinesischen Häfen	„	„	55	„
„ „ „	in	Ballast	6	„
„ Macao	mit	Ladung	1	„
„ „	in	Ballast	1	„
„ Nagasaki	mit	Steinkohle	1	„

1 Dampfer wurde hier erbaut.

123 Dampfer wurden ausklarirt, und zwar:

nach London	mit	Thee	1	Dampfer,
„ New-York	„	„	1	„
„ Singapore	„	Ladung	1	„
„ „	in	Ballast	1	„
„ Batavia	mit	Ladung	1	„
„ Victoria (Vancouver-Insel)	„	„	1	„
„ Matupi	„	„	2	„
„ Manila	„	„	2	„
„ „	in	Ballast	2	„
„ Bangkok	mit	Ladung	5	„
„ Saigon	„	„	14	„
„ „	in	Ballast	5	„
„ Annamitischen Häfen	mit	Ladung	4	„
„ „ „	in	Ballast	3	„
„ Chinesischen Häfen	mit	Ladung	60	„
„ „ „	in	Ballast	16	„
„ Nagasaki	„	„	1	„
„ Wladiwostock	mit	Ladung	3	„

B. Segelschiffe.

Wie oben erwähnt, hat sich auch die Segelschifffahrt in 1881 gegen 1880 etwas gehoben, jedoch nur um 48 Schiffe und 34 353 Tonnen. Es scheint, daß die Segelschifffahrt im Vorjahre ihr Minimum erreicht hatte und daß sie vorläufig nicht weiter sinken wird; es betrug aber auch ihr Antheil am Gesammt-Tonnengehalt in 1881 nur $8\frac{2}{10}$ pCt., gegen $8\frac{7}{10}$ pCt. in 1880. Gewisse Zweige des Transportverkehrs bleiben den Segelschiffen vorläufig noch reservirt, namentlich der Transport von Steinkohle und wohlfeilen Ausfuhrgütern, sowie noch immer ein Antheil an der Chinesischen Cabotage, obwohl sich gerade der letztere von Jahr zu Jahr verringert.

Deutschland stellte das Hauptkontingent nach Zahl der Schiffe; nach dem Raumgehalt wird es durch die Vereinigten Staaten von Amerika überflügelt, obwohl die Zahl der Amerikanischen Schiffe nicht ganz halb so groß ist. Die durchschnittliche Größe der Deutschen Schiffe berechnet sich auf etwa 418 Britische Register-Tonnen, die der Amerikanischen auf etwa 1003 Tonnen. Diesem Größeverhältniß entspricht auch die Verwendung der Schiffe; die Deutschen haben den Hauptantheil an der Küstenschifffahrt, während die Amerikanischen meist für den überseeischen Frachtverkehr bestimmt sind. Die dritte Stelle einschließlich des Raumgehalts, die zweite betreffs der Anzahl nimmt die Britische Flagge ein. Von den übrigen Nationen stellen nur Frankreich und Siam nennenswerthe Kontingente.

Von den 174 einklarirten Deutschen Segelschiffen, die der Bericht des Hafenmeisters aufführt, sind nur 161 in der Schiffsliste des Konsulats enthalten; die übrigen werden sich nur kurze Zeit in Hongkong aufgehalten haben und deshalb nicht zur Meldung verpflichtet gewesen sein. Die 161 hier registrirten Schiffe gehörten folgenden Heimathshäfen an:

Hamburg	33	Schiffe, einklarirt	59	mal,
Bremen	19	„ „	24	„
Apenrade	17	„ „	31	„
Elsfleth	5	„ „	13	„
Stralsund	4	„ „	6	„
Altona	3	„ „	6	„
Kiel	3	„ „	6	„
Brake	2	„ „	2	„
Heiligenhafen	2	„ „	3	„
Lübeck	1	Schiff, „	4	„
Danzig	1	„ „	2	„
Blankenese	1	„ „	1	„
Bremerhafen	1	„ „	1	„
Flensburg	1	„ „	1	„
Königsberg	1	„ „	1	„
Rostock	1	„ „	1	„

Zusammen 95 verschiedene Schiffe.

Die Schiffe kamen an:

von Hamburg	mit	Ladung	8,
„ London	„	„	1,
„ Cardiff	„	Steinkohle	18,
„ Swansea	„	„	1,
„ Newcastle	„	„	2,
„ Neusüdwales	„	„	1,
„ Dunedin	„	Ladung	1,
„ Yap	in	Ballast	1,
„ Yaluit	„	„	1,
„ Macassar	mit	Ladung	1,
„ Surabaya	in	Ballast	1,
„ Candari	mit	Ladung	1,
„ Rajang	„	„	1,
„ Singapore	„	„	5,
„ Gorantala	„	„	1,
„ Manila	„	„	2,
„ Bangkok	„	„	16,
„ „	in	Ballast	1,
„ Saigon	mit	Ladung	3,
„ Annamitischen Häfen	„	„	5,
„ Chinesischen Häfen	„	„	81,
(darunter 49 mit Bohnen von Niutschuang)			
„ Chinesischen Häfen	in	Ballast	8.

154 Schiffe klarirten aus, und zwar:

nach Hamburg	mit	Ladung	2,
„ Havre	„	„	6,
„ London	„	„	8,
„ Falmouth	„	„	2,
„ New-York	„	„	3,
„ San Francisco	„	„	1,
„ „ „	in	Ballast	1,

nach	Portland (Oregon)	in Ballast	1,
„	Honolulu	mit Ladung	1,
„	den Südsee-Inseln	„ „	3,
„	Dunedin	„ „	1,
„	Batavia	in Ballast	1,
„	Java	„ „	1,
„	Rajang	mit Ladung	1,
„	Labuan	„ „	1,
„	Cebu	„ „	1,
„	„	in Ballast	2,
„	Manila	mit Ladung	2,
„	„	in Ballast	6,
„	Guam	„ „	1,
„	Singapore	mit Ladung	2,
„	Bangkok	„ „	10,
„	„	in Ballast	4,
„	Annamitischen Häfen	mit Ladung	7,
„	„ „	in Ballast	3,
„	Chinesischen Häfen	mit Ladung	45,
„	„ „	in Ballast	35,
„	Nagasaki	mit Ladung	1,
„	Nicolajewsk	„ „	2.

Was die Raten des Frachtmarkts anbelangt, so waren dieselben sowohl für Dampf- als für Segelschiffe im Ganzen gute zu nennen, und das Frachtgeschäft war im Allgemeinen ein lukrativeres als in den Vorjahren. Die Dampfschiffsfrachten nach London schwankten zwischen 2 und 4 Pfd. Sterl. für die Register-Tonne; an der Küste wurden auf den wichtigsten, auch für Deutsche Dampfer in Betracht kommenden Linien die folgenden Raten bezahlt: von Saigon nach Hongkong 16 bis 20 Cents für den Pikul, von Bangkok nach Hongkong 30 Cents für den Pikul. Die Segelschifffahrt war im Jahre 1881 dadurch in günstigerer Lage, daß verhältnißmäßig wenig Schiffe angeboten waren; die wichtigsten Raten waren die folgenden: von Whampoa nach Tientsin und über Niutschuang nach Hongkong 45 bis 80 Cents für den Pikul; von Niutschuang nach Hongkong 25 bis 40 Cents für den Pikul; von Hongkong nach New-York 1¾ bis 2 Pfd. Sterl. für 40 Engl. Kubikfuß; von Hongkong nach London, Havre oder Hamburg 2¼ bis 3 Pfd. Sterl. für 50 Engl. Kubikfuß; von Manila nach London 2¾ bis 3¾ Pfd. Sterl. für die Tonne Zucker; von Ilo-Ilo nach New-York 10½ bis 12½ Amerikan. Dollars für die Tonne Zucker.

Zum Schlusse mögen hier noch einige Bemerkungen über die Auswanderung und Einwanderung Chinesischer Arbeiter Platz finden.

Die Zahl der im Jahre 1881 von Hongkong aus beförderten Chinesischen Auswanderer betrug 70 625 und überstieg die des Vorjahres um 20 300, die des Jahres 1879 (33 529) um mehr als das Doppelte. Der weitaus überwiegende Theil dieser Auswanderung richtete sich nach den Straits Settlements und nach Californien. Die Zahl der nach der ersteren Kolonie verschifften Chinesen betrug 36 545, d. i. 5400 mehr als im Vorjahre, während nach Californien 19 339, d. i. 13 104 mehr als im Jahre 1880 befördert wurden. Neusüdwales und Oregon erhielten im Jahre 1881 etwa 1600 bezw. 1000, die Vancouver-Insel etwa 700 Chinesische Einwanderer mehr als im Vorjahre.

Als eigentliche Auswanderer können diese Chinesischen Arbeiter insofern nicht angesehen werden, als keiner mit der Absicht, seine Heimath aufzugeben, Hongkong verläßt. Die Leute lassen ihre Familien in China zurück und bleiben, so lange sie lohnenden Verdienst finden, im Auslande, um alsdann mit diesem Verdienst nach China zurückzukehren. Den sehr beträchtlichen Zahlen der alljährlich von Hongkong verschifften Chinesischen Passagiere stehen deshalb nicht minder erhebliche der alljährlich zurückkehrenden Chinesen gegenüber. Nach Ausweis der von dem Hafenmeister darüber aufgestellten Tabellen beträgt die Gesammtzahl der innerhalb der letzten zehn Jahre von Hongkong nach Außerchinesischen Ländern beförderten Chinesischen Passagiere 410 451, die Zahl der während dieses Zeitraums zurückgekehrten 413 503, also etwas über 3000 mehr als die während jener Zeit ausgewanderten.

1) Zahl und Tonnengehalt der im Jahre 1881 in Hongkong einklarirten Schiffe fremder Bauart.

Nationalität.	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Schiffe überhaupt.	
	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
Britische	2164	2 033 986	142	70 317	2306	2 104 303
Deutsche	178	135 449	174	72 702	352	208 151
Französische	80	155 897	23	9 195	103	165 092
Amerikanische	41	48 439	82	82 226	123	130 665
Chinesische	142	115 926	—	—	142	115 926
Dänische	50	36 392	9	3 140	59	39 532
Japanische	26	28 869	—	—	26	28 869
Oesterreichische	10	14 465	—	—	14	14 465
Spanische	37	13 372	1	314	38	13 686
Siamesische	—	—	21	10 383	21	10 383
Niederländische	10	8 858	2	503	12	9 361
Russische	10	7 535	1	942	11	8 477
Schwedische	—	—	5	1 553	5	1 553
Hawaiische	—	—	1	1 363	1	1 363
Portugiesische	—	—	1	632	1	632
Norwegische	—	—	2	549	2	549
Annamitische	2	272	—	—	2	272
Zusammen	2750	2 599 460	464	253 819	3214	2 853 279

2) Antheile der verschiedenen Nationalitäten am Schiffsverkehr 1881.

Nationalität.	Prozent nach der Zahl der Schiffe.	Prozent nach dem Raumgehalt.	Prozent des Raumgehalts der Dampfschiffe.	Prozent des Raumgehalts der Segelschiffe.
Britische	71,74	73,75	78,24	27,70
Deutsche	10,95	7,29	5,22	28,64
Chinesische	4,41	4,06	4,46	—
Amerikanische	3,82	4,58	1,86	32,39
Französische	3,20	5,78	5,99	3,62
Dänische	1,83	1,38	1,40	1,24
Spanische	1,18	0,48	0,50	0,11
Japanische	0,81	1,01	1,12	—
Siamesische	0,65	0,36	—	4,09
Oesterreichische	1,36	1,28	0,55	—
Niederländische			0,35	0,19
Russische			0,30	0,37
Schwedische			—	0,60
Hawaiische			—	0,53
Portugiesische			—	0,25
Norwegische			—	0,20
Annamitische			0,01	—

3) Anzahl und Raumgehalt der im Jahre 1881 in Hongkong angekommenen Schiffe, nach den Herkunftsländern gesondert.

Herkunft.	Mit Ladung.		In Ballast.		Zusammen.	
	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
Großbritannien ...	201	257 118	3	387	204	257 505
Europäischer Kontinent	74	108 728	—	—	74	108 728
Ostindien, einschließlich Singapore..	123	142 124	—	—	123	142 124
Java und übriger Ostindischer Archipel	10	4 896	2	787	12	5 683
Australien und Neuseeland	79	69 772	—	—	79	69 772
Sandwich-Inseln..	6	4 701	1	1 170	7	5 871
Südsee	1	69	—	—	1	69
Südamerika.....	1	1 363	—	—	1	1 363
Vereinigte Staaten von Amerika ...	37	74 778	—	—	37	74 778
Britisch Nordamerika	1	874	—	—	1	874
Britisch Columbien	1	750	—	—	1	750
Japan.....	104	116 993	1	1 458	105	118 451
Nördliche Pacifische Häfen	2	320	2	159	4	479
Küste von China und Formosa...	1514	1 508 026	87	64 483	1601	1 572 509
Macao	442	196 599	2	2 050	444	198 649
Hainan und Annamitische Häfen..	170	74 938	1	67	171	75 005
Cochinchina	136	109 839	—	—	136	109 839
Philippinen	88	36 904	4	1 620	92	38 524
Siam	120	71 631	—	—	120	71 631
Mauritius	1	675	—	—	1	675
Zusammen...	3111	2 781 088	103	72 181	3214	2 853 279

4) Anzahl und Raumgehalt der im Jahre 1881 von Hongkong abgegangenen Schiffe Europäischer Bauart, nach den Bestimmungsländern gesondert.

Bestimmung.	Mit Ladung.		In Ballast.		Zusammen.	
	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
Großbritannien ...	55	73 037	1	763	56	73 800
Europäischer Kontinent	36	69 117	—	—	36	69 117
Ostindien, einschließlich Singapore..	174	220 706	7	7 604	181	228 310
Java und übriger Ostindischer Archipel	4	3 134	9	7 623	13	10 757
Australien und Neuseeland	23	22 633	—	—	23	22 633
Sandwich-Inseln..	1	408	—	—	1	408
Südsee	—	—	1	52	1	52
Südamerika.....	3	2 531	—	—	3	2 531
Vereinigte Staaten von Amerika ...	76	112 353	8	8 155	84	120 508
Britisch Nordamerika	3	2 799	1	1 363	4	4 162
Britisch Columbien	2	1 036	1	356	3	1 392
Japan	120	138 702	16	12 760	136	151 462
Nördliche Pacifische Häfen	6	1 291	10	5 592	16	6 883
Küste von China und Formosa...	1427	1 481 752	220	138 629	1647	1 620 381
Macao	446	201 859	1	45	447	201 904
Hainan und Annamitische Häfen ..	172	75 569	4	2 256	176	77 825
Cochinchina	76	48 615	45	38 564	121	87 179
Philippinen	76	34 835	53	48 089	129	82 924
Siam	93	57 104	15	6 125	108	63 229
Asiatisches Rußland	10	6 118	—	—	10	6 118
Südafrika.....	2	695	—	—	2	695
Westindien	1	939	—	—	1	939
Zusammen...	2806	2 555 233	392	277 976	3198	2 833 209

5) In Hongkong während der Jahre 1876 bis 1881 angekommene Deutsche Schiffe.

Jahr.	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Schiffe überhaupt.		Antheil nach der Zahl der Schiffe.	Antheil nach dem Raumgehalt.	Antheil nach dem Raumgehalt	
	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.			der Dampfschiffe.	der Segelschiffe.
							Prozent.	Prozent.	Prozent.	Prozent.
1876	99	70 632	191	75 276	290	145 908	$10\frac{1}{10}$	$6\frac{7}{10}$	$3\frac{8}{10}$	$23\frac{1}{2}$
1877	84	66 820	218	85 507	302	152 327	$10\frac{1}{2}$	$6\frac{2}{10}$	$3\frac{4}{10}$	$18\frac{2}{10}$
1878	148	123 078	214	86 126	367	209 204	12	$8\frac{1}{10}$	$5\frac{3}{4}$	$18\frac{9}{10}$
1879	93	74 746	168	60 468	251	135 214	$9\frac{3}{10}$	$5\frac{4}{10}$	$3\frac{4}{10}$	$22\frac{8}{10}$
1880	115	90 657	131	56 184	246	146 841	$8\frac{1}{2}$	$5\frac{8}{10}$	$3\frac{9}{10}$	$25\frac{5}{10}$
1881	178	135 449	174	72 702	352	208 151	$10\frac{9}{10}$	$7\frac{3}{10}$	$5\frac{1}{4}$	$28\frac{2}{3}$

I.] # Taiwan (Formosa).

Betheiligung Deutschlands an der Schifffahrt und dem Handel von Takao und Taiwanfu.

Als Ergänzung zu dem Handelsbericht aus Taiwanfu für 1881[1]) mögen die folgenden Ausführungen dienen, welche einer näheren Beleuchtung der Deutschen Interessen gewidmet sind.

Von 2641 Schiffen aller Nationen mit einem Gehalt von 710 859 Tonnen, die seit der Eröffnung dieser beiden Häfen, von Oktober 1863 bis Dezember 1881, einklarirten, gehörten 1146 mit 282 913 Tonnen Gehalt, mithin 43,4 pCt., Deutschen Staaten an.

Zur anschaulichen Darstellung des Antheils Deutschlands sind am Schlusse einige Tabellen beigefügt. Die erste derselben zeigt das Verhältniß der Deutschen Schiffe ohne Unterschied der Art zu denen aller Nationen zusammengenommen von 1864 bis 1881, = 43,4 : 100; die zweite das Verhältniß Deutscher Dampfschiffe zu allen insgesammt von 1872 bis 1881, = 2,6 : 100, und die dritte dasselbe, was Segelschiffe betrifft, = 52,5 : 100. Die Zahl der Schiffe variirte von 36 im Jahre 1871 bis 86 in 1876 oder in Prozenten von 20,7 in 1871 bis 63,6 in 1866. Der Grund dieser Schwankungen ist nicht ganz zufälliger Natur. Politische Verhältnisse haben einigen Einfluß ausgeübt. Der kurze Krieg von 1866 hat allerdings die Schifffahrt im fernen Osten nicht geschmälert, im Gegentheil, der Antheil der Deutschen Städte und Staaten in 1866 erreichte 63 pCt., den höchsten Prozentsatz. Die Jahre 1870 und 1871 dagegen waren momentan verderblich; das erste Kriegsjahr zeigt allerdings die höchste Zahl, 86 Schiffe (die Saison von Januar bis Juli war vor Ausbruch der Feindseligkeiten beendet), aber einen Abfall im Verhältniß zu anderen Nationen, und in 1871 sanken wir auf das Minimum herab, nämlich auf 36 bezw. 20,7 pCt. In den folgenden Jahren jedoch wehte wiederum auf mehr als der Hälfte aller Segelschiffe die schwarz-weißrothe Flagge, während sich der Antheil Frankreichs jetzt auf etwas über Null beschränkt, gegen 10 in 1870 und 12 in 1871.

Seit 1872 stand der Besuch Deutscher Schiffe ziemlich im Verhältniß zu der Zuckerernte jedes Jahres, die ja die Hauptladung bildet.

In:	Zucker-Export. Pikuls.	Deutsche Segelschiffe.
1872.....	611 007	60
1873.....	490 324	62
1874.....	672 677	70
1875.....	481 944	59
1876.....	851 488	86
1877.....	567 582	59
1878.....	391 854	53
1879.....	701 684	55
1880.....	997 625	62
1881.....	718 585	56

Im Jahre 1881 war das Deutsche Reich durch 33 verschiedene Segelschiffe vertreten, welche 56 Reisen machten.

Von diesen 33 Schiffen gehörten 7 nach Apenrade, 6 nach Hamburg, 4 nach Altona, 2 nach Bremen, 4 nach Blankenese, 2 nach Sonderburg, je 1 nach Elsfleth, Flensburg, Lübeck, Kiel, Stralsund, Heiligenhafen, Danzig und Königsberg i. Pr.

Die häufige Wiederkehr derselben Schiffe und in aufeinanderfolgenden Jahren beweist, daß sie in der hiesigen Küstenschifffahrt regelmäßigen Erwerb finden.

23 Schiffe liefen in den Hafen von Takao ein, während 33 auf der Rhede von Anping ankerten.

Die meisten Schiffe kamen aus Amoy, nämlich 37, von denen 5 Opium, 2 Ziegelsteine, je 1 Nudeln, Bohnen und Silber, 24 gemischte Ladung und 3 nichts einführten. Aus Hongkong war je 1 Schiff mit Opium, Matten und Ballast, 7 gemischt geladen, im Ganzen 10. Von Swatau gingen hierher 3 Schiffe (1 mit Matten, 2 in Ballast), von Schanghai 2 mit Reis, von Kilong 1 mit Kohle, von Yokohama 2 (1 gemischt, 1 Silber), und aus New-York brachte der „Johann Carl" Petroleum.

An der Ausfuhr von Zucker, Gelbwurz ꝛc. nahmen 49 Deutsche Schiffe Theil; davon gingen 19 nach Tschifu, 16 nach Yokohama, 7 nach Tientsin, 3 nach Kobi, je 1 nach Hongkong, Schanghai und Sydney, und ferner die „Seenymphe" nach London.

Außerdem verließen 2 Schiffe den Hafen in Ballast nach Amoy, von denen eins jedoch wieder einklarirte, um eine Ladung Weizen einzunehmen. Ferner führte 1 Schiff Hanf und Häute nach Amoy aus.

Was nun die Dampfschifffahrt angeht, so darf es uns nicht wundern, daß die Deutsche Flagge in dieser Beziehung hier in den letzten zehn Jahren nur 2,6 pCt. ausmachte. England ist ja in dieser Kategorie überall weit vor allen anderen Nationen voraus, und die verhältnißmäßig wenigen Deutschen Dampfschiffe, die fast alle den direkten Verkehr zwischen Deutschlands Hauptemporium Hamburg und dem fernen Osten besorgen, finden in anderen Häfen Chinas besseren Verdienst. Aus diesem Grunde wurde auch die „China", 648 Register-Tonnen, welche nach Ankauf durch das Haus Dircks u. Comp. zur Verbindung zwischen Swatau, Amoy und Taiwanfu bestimmt war, nach nur fünf Reisen via Anping dieser Linie wieder entzogen, und sie läuft jetzt zwischen Hongkong und Swatau. Diese wenigen Fahrten brachten das Gute mit sich, daß, um der Konkurrenz vorzubeugen, die Dampfschiffe des Hauses Douglas, Lapraik u. Comp. Taiwanfu öfter besuchten und so diese Häfen in häufigere Verbindung mit dem Festlande setzten.

Diesem Umstande ist es theilweise zuzuschreiben, daß der Dampfschiffsverkehr im vorigen Jahre gegen 1880 um die Hälfte zugenommen hat, nämlich von 43 Schiffen mit 18 215 Tonnen auf 61 Schiffe mit 30 918 Tonnen gestiegen ist.

Außerdem haben die Reisladungen aus Schanghai viele Dampfschiffe nach Formosa geführt, und auch die Dampfschifffahrt nach Australien ist im Zunehmen begriffen, da die Frachten für Segelschiffe nur noch wenig niedriger, als diejenigen für Dampfschiffe sind, ja, in einigen Fällen man für erstere sogar eine höhere Rate bezahlt hat. Der Zucker hält sich in Segelschiffen besser, während er sich in Dampfschiffen auf langen Reisen erhitzt und Verlust verursacht. Andererseits aber fällt der Zeitgewinn auf Seite der Dampfschiffe in die Waage, so daß die Exporteure es im Ganzen für vortheilhafter halten, letztere zu chartern, wenn sie ihnen zur Verfügung stehen. In dieser Richtung also dürfte sich Deutschen Dampfschiffen ein freies Feld öffnen; der Anfang ist bereits gemacht.

Das erste Deutsche Dampfschiff, welches den hiesigen Hafen besuchte, war die „Olympia", die im Jahre 1880, von Hongkong kommend, eine Fahrt von Taiwanfu nach Schanghai mit einer Ladung Zucker unternahm; in 1881 lief außer obenerwähnter „China" die „Welle" von 393 Register-Tonnen dreimal ein und aus, besuchte

[1]) Siehe Hand. Arch. 1882 II. S. 385.

aber diese Gewässer später noch, als sie von der Zollbehörde in Amoy für den Transport von Leuchtthurm-Materialien nach dem Südkap Formosas gechartert war.

Bei dieser Gelegenheit verdient der Schleppdampfer „Tong Hin" von 12 Tonnen erwähnt zu werden, den Mannich u. Comp. vom 14. Januar bis 4. Mai zwischen den beiden Häfen Takao und Anping laufen ließen. Er war für den Zweck zu klein, bezahlte sich nicht, und sein bezüglicher Dienst hatte deshalb eine nur kurze Dauer. Ein neuer Versuch dieser Art war von dem Hause Dircks u. Comp. geplant, scheiterte aber bis jetzt an der Unmöglichkeit, mit dem Englischen Schleppdampfer „Sin Taiwan" zu konkurriren, und zwar weil das Deutsche Gesetz in Bezug auf Führung und Bedienung der Dampfschiffe gewisse Vorschriften macht, die bei dieser Gattung von Fahrzeugen sonst zu vermeidende und im Vergleich zum Ertrage übermäßige Unkosten verursachen.

Nach dem Obengesagten sehen wir, wie wichtig Takao für die Deutsche Schifffahrt in Chinas Gewässern ist. Unter allen 19 ausländischen Fahrzeugen geöffneten Häfen wird es in dieser Hinsicht von keinem andern übertroffen. Niutschuang kommt ihm am nächsten mit 34,7 pCt., in den übrigen Plätzen dagegen unterdrücken die Dampfschiffe anderer Nationen so sehr den Gesammtantheil Deutschlands, daß, während in Amoy z. B. in 1880 von 180 Segelschiffen 103, also 57,2 pCt., Deutsche waren, mehr als in Takao, das Verhältniß Deutscher Schiffe beider Gattungen zu denen aller Nationen nur 15,3 pCt. beträgt. Am größten ist dieser Gegensatz in Kanton, wo trotz 44 pCt. Deutscher Segelschiffe nur 5 pCt. aller Schiffe unter Deutscher Flagge fuhren.

Handel.

Wie günstig sich auch die Betheiligung Deutscher Fahrzeuge an der Schifffahrt Takaos gestaltet hat, so kann man daraus keineswegs dasselbe Verhältniß für die Betheiligung Deutscher Kaufleute an dem Handel Süd-Formosas folgern.

Nicht nur sind wenige Schiffe unter Deutscher Flagge durch das hiesige Deutsche Haus gechartert und beladen worden, sondern der größte Theil ist nicht einmal an dasselbe, sondern an Chinesen konsignirt, die den Zuckerexport nach den Küstenplätzen und nach Japan in den Händen haben, so daß in diesem Handelszweige, nämlich der Schiffs-Agentur, aus dem Uebergewicht der Deutschen Flagge Deutschen Unterthanen kein besonderer Vortheil erwächst.

Was ferner den eigentlichen Handel anbelangt, so repräsentirt der Werth der auf Deutschen Schiffen im Jahre 1881 in Takao ein- und ausgeführten Güter, nämlich 1 175 144 Haikuan-Taels, die Einfuhr Deutscher Waaren und die Ausfuhr Chinesischer Produkte durch Deutsche Kaufleute ebensowenig, wie man die in der Zollamts-Statistik von 1880 als den Antheil Deutschlands angegebene Summe von 17 586 857 Haikuan-Taels als den Werth aller Deutschen Waaren, die nach China eingeführt wurden, und der Chinesischen Produkte, die von Deutschen Kaufleuten ausgeführt wurden, annehmen kann. Es ist in der That für den nicht direkt am Handel Betheiligten schwer, den Antheil abzuschätzen, der auf Deutsche Kaufleute fällt. Selbst die Zolldeklarationen sind unzuverlässig, da der Unterschied zwischen Waaren, die auf Rechnung des fremden Hauses selbst ein- oder ausgeführt werden, und solchen, die jenes nur für Chinesische Klienten durch das Zollamt passirt, nicht kenntlich gemacht wird. Andererseits importirt der Chinesische Händler unter eigenem Namen Waaren, die er durch Europäer hat kaufen lassen oder von den Vorräthen bezieht, die hier etablirte Häuser auswärts haben. Ein Bild der wirklichen Handels-Transaktionen gewährt die zollamtliche Statistik also nicht.

Zur Beurtheilung der Quantität Deutscher Waaren, die nach Takao und Anping importirt wurden, giebt es keine Anhaltpunkte, da alle Güter, mit Ausnahme einer Ladung Petroleum aus New-York, von Hongkong oder Küstenplätzen hierher verschifft sind, somit ihr Ursprung unbekannt ist. Deshalb ist es unmöglich, zuverlässige statistische Angaben darüber zu machen. Wir können daher nur voraussetzen, daß unter anderen von folgenden Artikeln, die im Jahre 1881 hier eingeführt wurden, ein großer Theil Deutsches Fabrikat war:

	Gesammt-Quantität.	Werth. Haik.-Taels.
Leinwand	2188 Stück	1910
Taschentücher	535 Dutzend	334
Tuche	402 Stück	8271
Messingknöpfe	495 Groß	353
Uhren	193 Stück	505
Farben	5151 Flaschen	955
Lampen	2001 Stück	847
Zündhölzer	6675 Groß	2688
Regenschirme	1319 Stück	929
Fensterglas	178 Kisten	465
Bier, Wein u. s. w.		

Seit Bestehen des Hauses Dircks u. Comp. ist die Betheiligung Deutschlands am hiesigen Handel bedeutend gewachsen, und es finden durch dieses Haus auch Waaren Deutschen Ursprungs in größerem Maße Eingang als früher.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß von 45 Ausländern in Anping und Takao 7 Deutscher Nationalität sind.

A. Betheiligung der Deutschen Flagge an der Schifffahrt in Takao und Anping während der Jahre 1864 bis 1881.

Jahre.	Schiffe aller Nationen. Zahl.	Tonnen.	Deutsche Schiffe. Zahl.	Tonnen.	Antheil der Deutschen Flagge in Prozenten.
1864	135	25 450	49	9 990	36,3
1865	152	27 648	59	13 040	38,8
1866	121	24 008	77	16 723	63,6
1867	114	25 620	72	15 935	63,2
1868	99	21 671	58	12 494	58,6
1869	131	26 431	78	16 162	59,5
1870	185	43 157	86	19 991	46,5
1871	174	42 149	36	7 848	20,7
1872	163	39 987	60	12 458	36,9
1873	135	34 205	62	14 171	45,9
1874	154	41 997	70	16 428	45,5
1875	144	42 644	59	14 294	40,9
1876	198	62 351	86	23 958	43,0
1877	143	42 440	59	17 595	41,3
1878	123	38 012	53	14 789	43,1
1879	154	52 183	55	16 203	35,7
1880	155	59 045	63	20 160	46,4
1881	161	61 861	64	20 674	39,8
18 Jahre	2641	710 859	1146	282 913	43,4

B. Betheiligung der Deutschen Flagge an der Dampfschifffahrt in Takao und Anpinp während der Jahre 1872 bis 1881.

Jahre.	Dampfschiffe aller Nationen.		Deutsche Dampfschiffe.		Antheil der Deutschen Flagge in Prozenten.
	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	
1872.....	16	4 666	—	—	—
1873.....	16	4 276	—	—	—
1874.....	24	8 568	—	—	—
1875.....	31	13 752	—	—	—
1876.....	41	17 697	—	—	—
1877.....	31	10 558	—	—	—
1878.....	33	11 977	—	—	—
1879.....	48	18 225	—	—	—
1880.....	43	18 215	1	783	2,3
1881.....	61	30 918	8	4083	13,1
10 Jahre..	344	138 852	9	4866	2,6

C. Betheiligung der Deutschen Flagge an der Segelschifffahrt in Takao und Anping während der Jahre 1872 bis 1881.

Jahre.	Segelschiffe aller Nationen.		Deutsche Segelschiffe.		Antheil der Deutschen Flagge in Prozenten.
	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	
1872.....	147	35 321	60	12 458	40,8
1873.....	119	29 929	62	14 171	52,1
1874.....	130	33 429	70	16 428	53,2
1875.....	113	28 892	59	14 294	52,2
1876.....	157	44 654	86	23 958	54,8
1877.....	112	31 882	59	17 595	52,7
1878.....	90	26 035	53	14 789	58,9
1879.....	106	33 958	55	16 203	51,9
1880.....	112	40 830	62	19 377	55,4
1881.....	100	30 943	56	16 636	56,0
10 Jahre..	1186	335 873	622	165 909	52,5

XI.]

Tripolis.

Handelsverhältnisse der Regentschaft.

Der Tripolitanische Handel hat seit einer Reihe von Jahren einen nicht unbeträchtlichen Aufschwung erfahren, der theils einem vermehrten Verkehr mit dem Innern Afrikas, theils einem früher nicht gangbaren Exportartikel, dem Esparto- (Halfa-) Grase hauptsächlich seinen Ursprung verdankt. Während Tripolis zwar stets einen verhältnißmäßig lebhaften Handelsverkehr, theils über Ghadames mit Timbuktu, theils über Fezzan mit den Haussastaaten und Bornu unterhielt, aber auf diesen, der sich überdies sowohl in Timbuktu als in Bornu mehr und mehr abschwächte, beschränkt blieb, fiel ihm seit der Mitte der 1870er Jahre ein großer Theil des Karawanenverkehrs von Wadai zu. Dieses kommerziell wenig ausgebeutete Land hatte bis dahin seinen verhältnißmäßig großen Reichthum an Straußfedern und Elfenbein nach Egypten, und zwar vorzugsweise über Dar For, abgesetzt. Die Einverleibung des letztgenannten Landes in das Egyptische Reich lenkte den auf dasselbe von Seite Wadais entfallenden Handelsverkehr fast ganz nach Tripolis. Gleichzeitig schuf die lebhafte Nachfrage nach Esparto dem Lande einen neuen und einträglichen Handelsartikel. In der allerneuesten Zeit endlich hat sich der Tripolitanische Handel, freilich nur vorübergehend, noch dadurch gehoben, daß ein Theil der Ausfuhrartikel des südlichen Tunesien (besonders Wolle) in Folge der politischen Zustände dieses Landes seinen Absatzweg nach Tripolis genommen hat.

Obwohl im Jahre 1881 der Schiffsverkehr in Tripolis erheblich geringer gewesen ist als in den vorhergegangenen Jahren, da die Ausfuhr von Getreide untersagt war und Esparto nicht in der früheren Menge exportirt wurde, hatte doch die Einfuhr noch einen Werth von rund 11 Millionen Franken und die Ausfuhr einen solchen von rund 10½ Millionen Franken. Im Ganzen liefen im Jahre 1881 auf der Rhede von Tripolis 660 Handelsfahrzeuge (sowohl Dampf- als Segelschiffe) mit einem Gesammtgehalt von 219 000 Tonnen ein; die Zahl der ausgelaufenen Schiffe betrug 644 von zusammen 217 000 Tonnen. Von diesen Schiffen entfielen die meisten auf die Türkei, etwa 40 pCt.; dann folgten Italien, etwa 25 pCt., England, etwa 20 pCt., und Frankreich, etwa 11 pCt., endlich Griechenland, Oesterreich-Ungarn und Rußland. Im Tonnengehalt aber stand England, etwa 42 pCt., obenan; dann folgten Italien, etwa 32 pCt., Frankreich, etwa 13 pCt., die Türkei, etwa 10 pCt. und endlich Griechenland, Rußland und Oesterreich-Ungarn.

Wenn somit Deutschland auch keine eigenen Schiffe nach Tripolis entsendet hat, so betheiligt es sich doch mit seinen Waaren, welche ihren Weg über England und Italien nehmen, in mäßigem Grade an der Einfuhr dort. Deutschland liefert dem Tripolitanischen Markte: Achat, farbige Tuche, Gold- und Silbertressen, Bernstein, rothe Mützen, Wollenwaaren, Farbstoffe, Stricke und Bindfaden, Säbel und Klingen, Eisenwaaren, Messing- und Eisendraht, Rasirmesser, Nähnadeln, Metall- und Perlmutterknöpfe, Kupferplatten, Glaswaaren, kleine Spiegel aus Zinn, Messing und Papiermaché, Spielwaaren, Jutesäcke. Der Gesammtwerth dieser Waaren erscheint freilich gering im Verhältniß zu den Englischen Baumwollwaaren, welche im Werthe ungefähr ein Viertel der ganzen Einfuhr ausmachen und zu anderen Einfuhrwaaren, wie Getreide, Kolonialwaaren, Tunesische Wollfabrikate, u. s. w., doch dürfte eine Ausdehnung des Deutschen Handels mit Tripolitanien in Woll-, Eisen- und Glaswaaren und Nürnberger Fabrikaten unschwer herbeigeführt werden können. Daß dazu in Deutschland Neigung besteht, ist aus verschiedenen Anzeichen zu schließen. Deutsche Kaufleute sind bis jetzt in Tripolis nicht etablirt, doch ist seit einigen Jahren daselbst ein Deutscher Agent eifrig bestrebt, die Handelsverbindungen des Platzes mit der Heimath zu vervielfältigen.

VII.]

Kopenhagen.

Jahresbericht für 1880 und 1881.[1])

Der Waarenumsatz mit dem Auslande.

Nach dem vom Dänischen statistischen Bureau veröffentlichten Tabellenwerke haben die im Jahre 1880 zwischen Dänemark und dem Auslande umgesetzten Waaren ein Gewicht von 4556 Millionen Pfund gehabt. Hiervon fielen 3354 Millionen Pfund auf die Einfuhr und 1202 Millionen Pfund auf die Ausfuhr. Von der letzteren betrug die Ausfuhr der eigenen Erzeugnisse 993 Millionen Pfund, während die Wiederausfuhr fremder Waaren sich auf 209 Millionen Pfund belief.

Der Werth des gesammten Waarenumsatzes mit dem Auslande im Jahre 1880 beziffert sich auf 424 Millionen Kronen, indem die Einfuhr einen Werth von 227,4 Millionen Kronen und die Ausfuhr einen Werth von 196,6 Millionen Kronen hatte. Innerhalb dieser fielen 176,8 Millionen Kronen auf die Ausfuhr eigener Erzeugnisse und 19,8 Millionen Kronen auf die Wiederausfuhr fremder Waaren.

Nachfolgende Tabelle giebt eine Uebersicht über Gewicht und Werth der in den letzten fünf Jahren zwischen Dänemark und dem Auslande umgesetzten Waarenmenge:

	Gewicht.					Werth.				
		Ausfuhr.			Gesammter Waarenumsatz.		Ausfuhr.			Gesammter Waarenumsatz.
	Einfuhr.	Eigene Erzeugnisse.	Fremde Waaren.	Zusammen.		Einfuhr.	Eigene Erzeugnisse.	Fremde Waaren.	Zusammen.	
	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.
Im Jahre 1876..	3034	899	180	1079	4113	228,9	160,0	20,7	180,7	409,6
„ „ 1877..	3087	726	189	915	4002	225,4	143,8	20,5	164,3	389,7
„ „ 1878..	2621	835	184	1019	3640	190,4	137,4	15,8	153,2	343,6
„ „ 1879..	2806	898	192	1090	3896	199,0	141,2	16,9	158,1	357,1
„ „ 1880..	3354	993	209	1202	4556	227,4	176,8	19,8	196,6	424,0
Durchschnitt des Fünfjahres 1876 bis 1880.....	2980	870	191	1061	4041	214,2	151,9	18,7	170,6	384,8
Im Jahre 1880, nach den Waarenpreisen berechnet: in 1879.....	—	—	—	—	—	225,7	160,5	19,4	179,9	405,6
durchschnittlich im Fünfjahr 1876 bis 1880	—	—	—	—	—	237,3	170,3	20,5	190,8	428,1

Aus dieser Uebersicht erhellt, daß der Werth des Waarenumsatzes in 1880, berechnet nach den Waarenpreisen dieses Jahres, sowohl hinsichtlich der Einfuhr als namentlich in Bezug auf die Ausfuhr nicht allein bedeutend größer ist, als der Werth des Waarenumsatzes in 1879, sondern auch nicht wenig höher, als der Werth des Durchschnitts der fünf Jahre 1876 bis 1880. Der Werth der Einfuhr und Ausfuhr in 1880 ist nämlich bezw. etwa 14 pCt. und über 24 pCt. größer als in 1879 und bezw. 6 pCt. und über 15 pCt. höher als der Fünfjahres-Durchschnitt. Was die umgesetzten Quantitäten angeht, so ist in 1880 sowohl in der Einfuhr als in der Ausfuhr eine Waarenmasse umgesetzt, die im Gewicht nicht unbedeutend größer ist, als in den vorhergehenden Jahren. Will man demnächst untersuchen, in welchem Umfange der Unterschied zwischen dem höheren Werthe des Umsatzes in 1880 und dem höheren Werthe des Umsatzes in 1879 einer Vermehrung der eingeführten und ausgeführten Quantitäten und in welchem Umfange dagegen einer Erhöhung der Waarenpreise zu verdanken ist, so zeigt die Tabelle, daß der Zuwachs im Werthe der gesammten Einfuhr von 1879 bis 1880 zwar von einer Preiserhöhung einzelner Waaren im Laufe des Jahres herrührt, aber doch hauptsächlich in der Vermehrung der eingeführten Quantitäten seinen Grund hat, und daß auf der anderen Seite die Zunahme des Werthes bei der gesammten Ausfuhr von 1879 bis 1880 in fast gleichem Grade theils einer vermehrten Ausfuhrmenge, theils der in 1880 stattgehabten steigenden Preisnotirung zu verdanken ist.

Dies wird nachstehende Aufstellung näher veranschaulichen:

		Millionen Kronen.
Der Einfuhrwerth in 1879 belief sich auf		199,1
„ „ „ 1880 „ „ „		227,4
Die Mehreinfuhr in 1880 belief sich also auf...	+	28,3
Diesen Unterschied verdankt man:		
dem veränderten Werthe....	+	1,7
der veränderten Quantität..	+	26,6
Der Ausfuhrwerth in 1879 belief sich auf		158,1
„ „ „ 1880 „ „ „		196,5
Die Mehrausfuhr in 1880 belief sich also auf...	+	38,4
Diesen Unterschied verdankt man:		
dem veränderten Werthe ...	+	16,6
der veränderten Quantität..	+	21,8

In obigen Werthangaben ist indeß nicht mit einbegriffen, was von Barren edlen Metalles und von kontantem Gelde zwischen Dänemark und dem Auslande umgesetzt worden ist. Nach Angabe der Nationalbank dürften in dieser Beziehung in 1880 etwa 13 Millionen Kronen eingeführt und etwa 8 Millionen Kronen ausgeführt worden sein.

[1]) Wegen des Jahres 1879 s. Hand. Arch. 1881 II. S. 320.

Dänemarks Waarenumsatz im Jahre 1880 vertheilt sich auf die einzelnen fremden Länder folgendermaßen:

	Werth der Einfuhr. Kronen.	Werth der Ausfuhr. Kronen.	Werth des gesammten Umsatzes. Kronen.
Deutschland	80 427 938	66 527 628	146 955 566
Großbritannien und Irland	53 061 324	75 994 328	129 055 652
Schweden	27 762 480	26 718 382	54 480 862
Amerika	20 838 754	1 257 678	22 096 432
Davon:			
Vereinigte Staaten von Amerika	17 867 499	1 244 047	19 111 546
Fremd-Westindische Inseln	2 410 843	1 905	2 412 748
Brasilien	367 674	6 090	373 764
Südamerika (ausgen. Brasilien)	192 738	5 300	198 038
Norwegen	6 113 976	15 770 342	21 884 318
Rußland	10 292 893	1 070 623	11 363 516
Theile des Dänischen Reiches außerhalb des eigentlichen Dänemark	5 154 132	4 302 316	9 456 448
Davon:			
Island	3 111 910	3 194 264	6 306 174
Dänisch-Westindische Inseln	1 017 835	147 727	1 165 562
Grönland	595 186	477 727	1 072 913
Färinseln	429 201	482 598	911 799
Niederlande	6 164 173	1 575 300	7 739 473
Frankreich	4 270 288	993 448	5 263 736
Ostindien, China und Südsee	3 240 345	—	3 240 345
Belgien	2 823 765	340 863	3 164 628
Spanien	815 010	112 170	927 180
Portugal und Madeira	322 572	184	322 756
Italien	257 627	516	258 143
Afrika	1 802	13	1 815
Nicht besonders aufgeführte Länder	5 848 590	1 893 139	7 741 729
Im Ganzen	227 395 669	196 556 930	423 952 599

In Dänemarks Umsatze mit dem Auslande nehmen unbedingt Deutschland[1]) und Großbritannien und Irland sowohl hinsichtlich der Waarenmenge, als in Bezug auf den Werth den hervorragendsten Platz ein. So wurden zwischen Dänemark und diesen beiden Ländern in den Jahren 1876 bis 1880 durchschnittlich 65,1 pCt. der Masse und 66,2 pCt. des Werthes des gesammten Waarenverkehrs mit dem Auslande umgesetzt, oder mit anderen Worten: zwei Drittel des Dänischen Handels mit dem Auslande fallen auf Deutschland und Großbritannien und Irland. Nimmt man jedes Land für sich, so ist die zwischen Großbritannien und Dänemark umgesetzte Waarenmenge doppelt so groß als die zwischen Deutschland und Dänemark umgesetzte, aber gleichzeitig bleibt der Werth dieser bedeutenden Waarenmasse im Handel mit Großbritannien nicht weit hinter dem Werthe des Umsatzes mit Deutschland zurück. In dem Fünfjahre 1876 bis 1880 wurde nämlich mit Großbritannien und Irland eine Waarenmenge umgesetzt, welche im Durchschnitt 43,9 pCt. der Masse sämmtlicher mit dem Auslande umgesetzten Waaren betrug, während der Werth sich nur auf 31 pCt. des gesammten Waarenumsatzes belief. Der Durchschnitt der in demselben Zeitraum mit Deutschland umgesetzten Quantitäten betrug allerdings nur 21,2 pCt., aber der Werth bezifferte sich auf 35,2 pCt. Dieses ist eine natürliche Folge der Beschaffenheit der mit beiden Ländern umgesetzten Waaren. Es ist in dieser Beziehung von besonderer Bedeutung, daß die Einfuhr von Großbritannien und Irland zum großen Theile aus schweren Waaren niedrigen Werthes besteht, während von Deutschland werthvollere Waaren leichteren Gewichtes eingeführt werden. Der Umsatz mit Deutschland vertheilt sich fast gleichmäßig auf die Einfuhr und Ausfuhr, während bei dem Umsatze mit Großbritannien und Irland der Ausfuhrhandel weit größere Bedeutung hat, als der Einfuhrhandel. In den Jahren 1876 bis 1880 betrug sonach der Werth der Ausfuhr nach und der der Einfuhr von Deutschland bezw. 32,2 pCt. und 37,5 pCt., dagegen die Ausfuhr nach und die Einfuhr von Großbritannien und Irland bezw. 40,2 pCt. und 23,7 pCt. der gesammten Ausfuhr und Einfuhr Dänemarks. Gegen das Jahr 1879 ist im Jahre 1880 der Werth der Einfuhr von Deutschland um etwa 7,7 Millionen Kronen, der Werth der Ausfuhr um etwa 12,5 Millionen Kronen gestiegen, während der Werth der Einfuhr von Großbritannien und Irland um etwa 5,8 Millionen Kronen und der Werth der Ausfuhr um 12,4 Millionen Kronen zugenommen hat. Im Uebrigen wird betreffs der Einfuhr von und der Ausfuhr nach Deutschland auf die weiter unten erfolgenden Spezifikationen verwiesen.

Nach Deutschland und Großbritannien mit Irland folgen Schweden und Norwegen. In dem Fünfjahre 1876 bis 1880 wurde mit diesen beiden Ländern eine Waarenmenge umgesetzt, die im Durchschnitt 23,2 pCt. des zwischen Dänemark und dem Auslande stattgehabten Umsatzes betrug, wogegen sich der Durchschnittswerth nur auf 17,2 pCt. belief. Der Umsatz Dänemarks mit Schweden-Norwegen übersteigt sonach in quantitativer Beziehung den Umsatz mit Deutschland um ein Weniges, wogegen er hinsichtlich des Werthes kaum halb so groß ist. Betrachtet man den Werth der zwischen Schweden-Norwegen und Dänemark in den Jahren 1876 bis 1879 umgesetzten Quantitäten, so beziffert sich derselbe auf bezw. 18,4 pCt., 17,5 pCt., 16,6 pCt. und 14,7pCt. des Werthes des gesammten Umsatzes mit dem Auslande. Es hat also in den vier Jahren ein steter Rückschritt im Werthe des Umsatzes mit diesen beiden Ländern stattgefunden. Das Jahr 1880 dagegen weist einen nicht unbedeutenden Fortschritt auf, indem sich der Werth des Umsatzes Dänemarks mit diesen beiden Ländern auf 18,1 pCt. beziffert, also fast die Höhe von 1876 erreicht. Dieser Fortschritt fällt auf die Ausfuhr nach Norwegen und die Einfuhr von Schweden. Der Werth der Ausfuhr nach Norwegen, welcher in 1876 9 pCt. des Ausfuhrumsatzes mit dem Auslande betrug, und welcher nach jährlich ununterbrochenem Rückgange in 1879 auf nur 5,6 pCt. gesunken war, ist in 1880 wieder auf 8 pCt. gestiegen. Dieser Aufschwung ist hauptsächlich der vermehrten Ausfuhr von Roggen zu verdanken. Der Werth der Einfuhr von Schweden, welcher sich in 1876 auf 11,8 pCt. der gesammten ausländischen Einfuhr belief und welcher in den folgenden Jahren stetig zurückgegangen und in 1879 auf 9,3 pCt. gesunken war, hat sich in 1880 wieder auf 12,2 pCt. gehoben. Die Hauptursache dieses Aufschwunges ist die bedeutend vermehrte Einfuhr von lebendem Vieh und von Butter.

In Betreff des Umsatzes mit den übrigen Ländern ist Dänemarks Umsatz mit den Vereinigten Staaten von Amerika besonders hervorzuheben. Dieser Umsatz weist in dem Fünfjahre 1876 bis 1880 ein ununterbrochenes und starkes Steigen auf. Der Werth

[1]) Bei dem Umsatze mit Deutschland ist — wie bereits in früheren Berichten bemerkt — nicht außer Acht zu lassen, daß ein großer Theil der Einfuhr und Ausfuhr von und nach Frankreich, den Niederlanden, Belgien, Oesterreich 2c., welcher Deutschland nur passirt, in den Dänischen Zolllisten als aus Deutschland kommend und dahin gehend aufgeführt wird.

desselben betrug bezw. 3,9 Millionen Kronen, 8,1 Millionen Kronen, 8,2 Millionen Kronen, 11,5 Millionen Kronen und 19,1 Millionen Kronen. Es ist besonders der Einfuhrhandel nach Dänemark, welcher diesen Aufschwung herbeigeführt hat, indem sich der Werth der Einfuhr von Nordamerika in den Jahren 1876 bis 1880 auf bezw. 3,8 Millionen Kronen, 8 Millionen Kronen, 8,1 Millionen Kronen, 10,8 Millionen Kronen und 17,9 Millionen Kronen beziffert. Diese bedeutende Steigerung ist zunächst der mehr und mehr zunehmenden Einfuhr von Mais, und dann von Weizen, Fett, Speck und Butter zu verdanken. Der Werth dieser Artikel belief sich in 1880 auf bezw. 8,3 Millionen Kronen, 1,8 Millionen Kronen, 3,5 Millionen Kronen, 1,8 Millionen Kronen und 0,1 Millionen Kronen. Dagegen ist die Einfuhr von Petroleum aus den Vereinigten Staaten von Amerika in 1880 bedeutend geringer gewesen, als in dem zunächst vorhergegangenen Jahre. In 1879 betrug die Einfuhr 34,2 Millionen Pfund im Werthe von 3,5 Millionen Kronen, in 1880 aber nur etwas über 13 Millionen Pfund im Werthe von 1,4 Millionen Kronen. Was den Werth der Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten von Amerika betrifft, so ist er im Verhältniß zur Einfuhr sehr geringfügig, zeigt aber für 1879 und 1880 einen größeren Betrag, weil in diesen beiden Jahren ein bedeutendes Quantum altes Eisen (alte Eisenbahnschienen) und im letzteren Jahre ein großes Quantum unbereitete Häute und Felle ausgeführt worden ist.

Die verschiedenen Waarenartikel, welche Gegenstand des Umsatzes Dänemarks mit dem Auslande sind, können nach ihrer natürlichen Beschaffenheit unter folgende Hauptgruppen geordnet werden: 1) Verzehrungsgegenstände, 2) Bekleidungs- und Toilettengegenstände, 3) andere unmittelbare Verbrauchsgegenstände, 4) Roh- und Hülfsstoffe, halbverarbeitete Waaren und andere Produktions-Nothwendigkeitsmittel, 5 Schiffe und andere Transportmittel, Maschinen, Geräthschaften und andere Produktionsmittel.

Nachfolgende Tabelle giebt eine Uebersicht, wie sich der ausländische Handel Dänemarks in dem Fünfjahre 1876 bis 1880 auf die verschiedenen Gruppen vertheilt:

Jahre.	Unmittelbare Verbrauchsgegenstände.												Gegenstände, bestimmt zur Verwendung im Dienste der Produktion.									Im Ganzen.		
	Verzehrungsgegenstände.			Bekleidungs- und Toilettengegenstände.			Andere unmittelbare Verbrauchsgegenstände.			Zusammen.			Roh- und Hülfsstoffe ꝛc.			Produktionsmittel.			Zusammen.					
	Werth.			Werth.			Werth.			Werth.			Werth.			Werth.			Werth.			Werth.		
	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesammter Waarenumsatz.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesammter Waarenumsatz.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesammter Waarenumsatz.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesammter Waarenumsatz.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesammter Waarenumsatz.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesammter Waarenumsatz.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesammter Waarenumsatz.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesammter
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	M K
1876	73,4	145,8	219,2	42,0	5,6	47,6	18,6	4,0	22,6	134,0	155,4	289,4	80,0	18,3	98,3	14,9	7,0	21,9	94,9	25,3	120,2	228,9	180,7	409
1877	89,3	125,9	215,2	34,1	5,3	39,4	19,0	4,2	23,2	142,4	135,4	277,8	69,8	19,2	89,0	13,2	9,7	22,9	83,0	28,9	111,9	225,4	164,3	389
1878	79,0	119,2	198,2	32,7	4,5	37,2	15,5	3,6	19,1	127,2	127,3	254,5	53,9	16,0	69,9	9,3	9,9	19,2	63,2	25,9	89,1	190,4	153,2	343
1879	78,5	122,6	201,1	37,3	4,4	41,7	18,7	3,5	22,2	134,5	130,5	265,0	55,2	16,8	72,0	9,3	10,8	20,1	64,5	27,6	92,1	199,0	158,1	357
1880	87,3	151,1	238,4	41,2	5,9	47,1	17,1	4,5	21,6	145,6	161,5	307,1	69,4	21,7	91,1	12,4	13,4	25,8	81,8	35,1	116,9	227,4	196,6	424
Durchschnitt d. Fünfjahres 1876—1880	81,50	132,92	214,42	37,46	5,14	42,60	17,78	3,96	21,74	136,74	142,02	278,76	65,66	18,40	84,06	11,82	10,16	21,98	77,48	28,56	106,04	214,22	170,58	384
1880, berechnet nach den Waarenpreisen: in 1879.....	85,7	138,7	224,4	42,2	6,0	48,2	19,3	4,6	23,9	147,2	149,3	296,5	66,2	18,7	84,9	12,3	11,9	24,2	78,5	30,6	109,1	225,7	179,9	405
durchschnittlich im Fünfjahre 1876—1880	89,7	147,1	236,8	42,9	6,1	49,0	18,9	4,8	23,7	151,5	158,0	309,5	73,1	20,0	93,1	12,7	12,8	25,5	85,8	32,8	118,6	237,3	190,8	428

Die Verzehrungsgegenstände spielen sonach die hervorragendste Rolle im ausländischen Handel. Der Werth ihres gesammten Umsatzes beläuft sich über die Hälfte und der Werth ihrer Ausfuhr allein über ein Drittel des ganzen Waarenumsatzes mit dem Auslande. Vergleicht man 1880 mit dem Vorjahre, so erhellt aus der Tabelle, daß der Fortschritt im Einfuhrwerthe für 1880, berechnet nach den Preisen dieses Jahres, wesentlich auf Waaren fällt, welche zur Verwendung im Dienste der Produktion bestimmt sind, aber daß der Fortschritt im Ausfuhrwerth für 1880 fast im gleichen Grade auf die unmittelbaren Verbrauchsgegenstände und auf die Roh- und Hülfsstoffe ꝛc. fällt. Der Einfuhrwerth von Waaren, welche im Dienste der Produktion verwendet werden, ist in 1880 gegen 27 pCt. höher als in 1879, während der Einfuhrwerth der unmittelbaren Verbrauchsgegenstände in 1880 nur etwas über 8 pCt. höher ist als in 1879; der Ausfuhrwerth dieser beiden Waarengruppen in 1880 ist dagegen bezw. etwa 27 pCt. und etwa 24 pCt. höher als in 1879. Vergleicht man demnächst 1880 mit dem Durchschnitt des Fünfjahres 1876 bis 1880, so ergiebt sich, daß das Verhältniß ein umgekehrtes ist, indem der Fortschritt in dem Einfuhrwerthe für 1880 in ungefähr gleichem Grade auf unmittelbare Verbrauchsgegenstände und auf Artikel zum Dienste der Produktion fällt, daß aber der Fortschritt in Ausfuhrwerthe in 1880 meist auf Roh- und

Hülfsstoffe ꝛc. fällt. Der Einfuhrwerth der unmittelbaren Verbrauchsgegenstände und der Waaren, welche bestimmt sind, im Dienste der Produktion verwendet zu werden, in 1880 ist bezw. etwa 6½ pCt. und etwa 5½ pCt. höher als der Durchschnittswerth der Einfuhr dieser Waarengruppen im Fünfjahre 1876 bis 1880, wohingegen der Ausfuhrwerth der Produktions-Nothwendigkeitsartikel und -Mittel in 1880 gegen 23 pCt. höher ist als der Durchschnittswerth im gedachten Fünfjahre, während der Ausfuhrwerth der unmittelbaren Verbrauchsgegenstände sich nur gegen 14 pCt. höher stellt als der Durchschnittswerth des Fünfjahres. Ferner ist zu bemerken, daß der Ausfuhrwerth der Produktionsmittel in 1876 nicht einmal halb so groß war, wie ihr Einfuhrwerth in demselben Jahre, daß er aber nach einem jährlichen steten Fortschritt in 1880 einen Betrag erreicht hat, welcher fast doppelt so groß ist als in 1876 und größer als der Einfuhrwerth der Produktionsmittel in 1880, welcher in demselben Zeitraum abgenommen hat.

Nachstehende Aufstellung veranschaulicht, in welchem Umfange der Unterschied zwischen dem höheren Werthe des Umsatzes der obengedachten Waarengruppen im Jahre 1880 und dem niedrigeren Werthe des Umsatzes derselben im Jahre 1879 einer Vermehrung der eingeführten und ausgeführten Quantitäten und in welchem Umfange dagegen einer Erhöhung der Waarenpreise zu verdanken ist:

	Einfuhr.					Ausfuhr.				
	Werth		Mehr-einfuhr in 1880.	Der Unterschied ist zu verdanken		Werth		Mehr-ausfuhr in 1880.	Der Unterschied ist zu verdanken	
	in 1879.	in 1880.		dem veränderten Werth.	der veränderten Quantität.	in 1879.	in 1880.		dem veränderten Werth.	der veränderten Quantität.
	Mill. Kronen.	Mill. Kronen.	Mill. Kronen.	Mill. Kronen.	Mill. Kronen.	Mill. Kronen.	Mill. Kronen.	Mill. Kronen.	Mill. Kronen.	Mill. Kronen.
Unmittelbare Verbrauchsgegenstände:										
Verzehrungsgegenstände	78,5	87,3	+ 8,8	+ 1,6	+ 7,2	122,6	151,0	+ 28,4	+ 12,3	+ 16,1
Bekleidungs- und Toilettengegenstände	37,4	41,2	+ 3,8	— 1,0	+ 4,8	4,4	5,9	+ 1,5	— 0,1	+ 1,6
Andere unmittelbare Verbrauchsgegenstände	18,7	17,1	— 1,6	— 2,2	+ 0,6	3,5	4,5	+ 1,0	— 0,1	+ 1,1
Zusammen	134,6	145,6	+ 11,0	— 1,6	+ 12,6	130,5	161,4	+ 30,9	+ 12,1	+ 28,8
Gegenstände, bestimmt zur Verwendung im Dienste der Produktion:										
Roh- und Hülfsstoffe ꝛc.	55,2	69,4	+ 14,2	+ 3,2	+ 11,0	16,8	21,7	+ 4,9	+ 3,0	+ 1,9
Produktionsmittel	9,3	12,4	+ 3,1	+ 0,1	+ 3,0	10,8	13,4	+ 2,6	+ 1,5	+ 1,1
Zusammen	64,5	81,8	+ 17,3	+ 3,3	+ 14,0	27,6	35,1	+ 7,5	+ 4,5	+ 3,0
Im Ganzen	199,1	227,4	+ 28,3	+ 1,7	+ 26,6	158,1	196,5	+ 38,4	+ 16,6	+ 21,8

Faßt man die fiskalische Seite der Einfuhr ins Auge, so zeigt nachstehende Aufstellung die Verzollung und die Zolleinnahme in den Jahren 1876 bis 1880:

Jahre.	Waaren.	Bezahlter Zoll.		
		Ordinäre Zolleinnahme.	Kriegssteuer-Erhöhung.	Zusammen.
	Pfund.	Kronen.	Kronen.	Kronen.
1876	2 876 720 710	17 973 361	2 189 084	20 162 445
1877	2 942 909 515	16 594 838	2 093 034	18 687 872
1878	2 541 344 747	16 279 318	2 096 817	18 376 135
1879	2 602 894 010	16 896 082	2 141 792	19 037 874
1880	3 126 593 588	18 245 310	2 160 039	20 405 349
Durchschnitt im Fünfjahre 1876—1880	2 818 092 514	17 197 782	2 136 153	19 333 935

In dem Jahre 1880 mit einer gesammten Zolleinnahme von 20 405 349 Kronen haben fünf Tarifpositionen, nämlich Zucker, Melasse und Syrup (4 967 669 Kronen), Manufakturwaaren (4 737 387 Kronen), Kaffee (1 214 818 Kronen), Metalle (1 025 943 Kronen) und Tabak (1 009 318 Kronen) zusammen eine Zolleinnahme von 12 955 135 Kronen ergeben. Sodann brachten Steinöl und andere Oele nebst Elaïn (995 218 Kronen), Hölzer (984 295 Kronen), Getränke (956 107 Kronen), Steinkohle (752 217 Kronen), Reis (442 164 Kronen), Salz (352 511 Kronen), Glaswaaren (275 121 Kronen), Thee (214 608 Kronen), Früchte (175 152 Kronen), Farbstoffe (168 337 Kronen), Felle und Häute (166 295 Kronen), Gewürze (132 488 Kronen), Porzellan und Töpferwaaren (131 830 Kronen), Hopfen (130 878 Kronen), Kleidungsstücke (130 754 Kronen), Papier (121 532 Kronen), Käse (118 666 Kronen) und Cichorienwurzel (108 098 Kronen) zusammen einen Zollbetrag von 6 356 271 Kronen ein. Die übrige Zolleinnahme fällt in 1880 auf 52 Positionen, wovon 13 zwischen 100 000 und 40 000 Kronen einbrachten, nämlich Hüte und dergl. 94 677 Kronen, Galanteriewaaren 84 772 Kronen, Sago ꝛc. 78 629 Kronen, Fische 68 376 Kronen, Bastarbeiten 63 394 Kronen, Gummiartikel 62 351 Kronen, unbenannte Waaren 55 656 Kronen, Apothekerwaaren 50 266 Kronen, Fußzeug 48 663 Kronen, Federn und Daunen 48 349 Kronen, Schiffe ꝛc. 47 728 Kronen,[1]) Uhren ꝛc.

[1]) Als Zollabgabe für die im Auslande durch Mitwirkung der der Konsulate angekauften Schiffe sind 39 738 Kronen direkt in die Finanzhauptkasse einbezahlt worden.

44 729 Kronen und Kakao 41 095 Kronen, im Ganzen 788 685 Kronen oder 3,9 pCt. der ganzen Zolleinnahme.

3 Tarifpositionen brachten jede zwischen 20- und 40 000 Kronen, im Ganzen 91 476 Kronen,

10 Tarifpositionen brachten jede zwischen 10- und 20 000 Kronen, im Ganzen 129 346 Kronen.

14 Tarifpositionen brachten jede zwischen 2- und 10 000 Kronen, im Ganzen 74 795 Kronen,

3 Tarifpositionen brachten jede zwischen 1- und 2000 Kronen, im Ganzen 4526 Kronen,

9 Tarifpositionen brachten jede unter 1000 Kronen, im Ganzen 5115 Kronen,

39 Tarifpositionen sind zollfrei.

Nachstehende Tabelle zeigt, wie sich die Zolleinnahme auf die obengedachten Hauptgruppen des Waarenumsatzes vertheilt:

Zolleinnahme.	Unmittelbare Verbrauchsgegenstände.				Gegenstände, bestimmt zur Verwendung im Dienste der Produktion.			Im Ganzen.
	Verzehrungsgegenstände.	Bekleidungs- und Toilettengegenstände.	Andere unmittelbare Verbrauchsgegenstände.	Zusammen.	Roh- und Hülfsstoffe 2c.	Produktionsmittel.	Zusammen.	
	Kronen.	Kronen.	Kronen.	Kronen.	Kronen.	Kronen.	Kronen.	Kronen.
Im Jahre 1876	9 990 000	5 207 000	1 748 000	16 945 000	2 589 000	628 000	3 217 000	20 162 000
„ „ 1877	9 730 000	4 498 000	1 617 000	15 845 000	2 280 000	563 000	2 843 000	18 688 000
„ „ 1878	9 686 000	4 488 000	1 675 000	15 849 000	2 082 000	445 000	2 527 000	18 376 000
„ „ 1879	9 878 000	4 697 000	1 707 000	16 282 000	2 304 000	452 000	2 756 000	19 038 000
„ „ 1880	10 061 000	5 164 000	1 982 000	17 207 000	2 661 000	537 000	3 198 000	20 405 000
Durchschnittlich im Fünfjahre 1876—1880	9 869 000	4 810 800	1 745 800	16 425 600	2 383 200	525 000	2 908 200	19 333 800

Hieraus erhellt, daß die Zollabgabe besonders auf den „Verzehrungsgegenständen" ruht. Im Jahre 1880 brachten diese dem Staate ungefähr die Hälfte der gesammten Zolleinnahmen ein. Unter den Verzehrungsgegenständen wird die Zolleinnahme hauptsächlich von den Kolonialwaaren getragen, indem drei Viertel der Einnahme für Verzehrungsgegenstände von den Kolonialwaaren herrührten.

Wenden wir uns nun zur Ausfuhr Dänemarks, so sind es unbedingt die Ackerbau-Erzeugnisse, welche bei derselben den hervorragendsten Platz einnehmen, und unter diesen sind lebendes Vieh, Fettwaaren und unvermahlenes und vermahlenes Getreide von größter Bedeutung. In den Jahren 1876 bis 1880 belief sich der Werth der gesammten Ausfuhr des Landes auf bezw. 180,7 Millionen Kronen, 164,3 Millionen Kronen, 153,2 Millionen Kronen, 158,1 Millionen Kronen und 196,6 Millionen Kronen, und davon brachten die gedachten Produkte bezw. 137,3 Millionen Kronen, 118,8 Millionen Kronen, 116,3 Millionen Kronen, 119,9 Millionen Kronen und 149,3 Millionen Kronen oder ungefähr drei Viertel des durch die gesammte Ausfuhr eingebrachten Betrages. In diesen Zahlen ist indeß die Wiederausfuhr der eingeführten fremden Ackerbau-Erzeugnisse mit inbegriffen. Zieht man nun die Einfuhr dieser fremden Produkte, welche sich in den Jahren 1876 bis 1880 auf bezw. 28,4 Millionen Kronen, 40 Millionen Kronen, 34,2 Millionen Kronen, 30,1 Millionen Kronen und 41,3 Millionen Kronen beliefen, von obengedachten Beträgen ab, so kommt man zu dem Resultat, daß Dänemarks gesammte Ueberschußausfuhr von lebendem Vieh, Fettwaaren und Getreide in den Jahren 1876 bis 1880 einen Werth von bezw. 108,9 Millionen Kronen, 78,8 Millionen Kronen, 82,1 Millionen Kronen, 89,8 Millionen Kronen und 108 Millionen Kronen hatte.

Die Branntweinproduktion in Dänemark 1880.

Die Produktion von Branntwein in Dänemark hatte in den Jahren 1876 bis 1880 folgenden Umfang:

	In Kopenhagen.			In den Kjöbstädten (ausschl. Kopenhagen).			In den Landdistrikten.			Im ganzen Königreich.		
	Anzahl der Brennereien.	Benutzter Maischraum.	Kalkulirte Ausbeute.	Anzahl der Brennereien.	Benutzter Maischraum.	Kalkulirte Ausbeute.	Anzahl der Brennereien.	Benutzter Maischraum.	Kalkulirte Ausbeute.	Anzahl der Brennereien.	Benutzter Maischraum.	Kalkulirte Ausbeute.
		Tonnen.	Pott.[1])		Tonnen.	Pott.		Tonnen.	Pott.		Tonnen.	Pott.
Im Jahre 1876	61	498 380 3/8	9 239 108	172	1 198 369 1/4	24 646 176	23	105 460 3/8	2 250 219	256	1 802 210 1/8	36 135 503
„ „ 1877	63	492 488 3/8	9 733 459	166	1 190 070 7/8	23 347 288	19	78 625 1/8	1 727 928	248	1 690 185 1/8	34 808 675
„ „ 1878	59	477 165 3/8	10 585 155	160	1 085 462 7/8	22 522 952	17	60 773 7/8	1 338 082	236	1 623 402	34 446 189
„ „ 1879	57	479 529 1/8	10 602 385	153	1 112 709 1/8	23 422 578	15	60 529	1 348 433	225	1 652 767 3/8	35 373 396
„ „ 1880	56	517 049 1/8	12 072 579	148	1 239 975 5/8	28 679 026	15	57 611 1/8	1 388 524	219	1 814 636 5/8	42 140 129
Durchschnittlich im Fünfjahre 1876—1880	59	492 922	10 446 537	160	1 151 118	24 523 604	18	72 600	1 610 637	237	1 716 640	36 580 778

[1]) 1 Pott = 0,9661 Liter.

Sonach hat die Anzahl der Brennereien seit 1876 ununterbrochen abgenommen. Die Abnahme derselben von 1876 auf 1877 fällt ausschließlich auf die Kjöbstädte und die Landbezirke, während in den folgenden Jahren auch Kopenhagen daran betheiligt ist. Faßt man dagegen den benutzten Maischraum und die kalkulirte Ausbeute ins Auge, so sind diese beiden im Jahre 1880 nicht so wenig größer als in den vorhergegangenen vier Jahren. Dieser Zuwachs fällt ausschließlich auf Kopenhagen und die Kjöbstädte.

Die Ausfuhr von inländischem Branntwein gegen Ausfuhr-Bonifikation betrug

im Jahre	1876	546 024	Pott,
„ „	1877	612 516	„
„ „	1878	627 581	„
„ „	1879	810 079	„
„ „	1880	4 656 412	„

Die erhebliche Ausfuhr des letztgenannten Jahres ist sonach 5½mal so groß als in 1879 und 8½mal so groß als in 1876 und ist überhaupt die größte Ausfuhr, die bisher erreicht worden ist.

Selbstredend ist die Abgaben-Bonifikation bei der Ausfuhr in demselben Verhältniß gestiegen; sie betrug in den gedachten fünf Jahren bezw. 51 603 Kronen, 61 251 Kronen, 62 757 Kronen, 81 007 Kronen und 465 640 Kronen.

(Da man fand, daß bei dem im Laufe der Jahre vervollkommneten Brennereiverfahren die Staatskasse durch die Höhe der bisherigen Bonifikation benachtheiligt wurde, so ist durch Gesetz vom 12. April 1881 die Bonifikation bei der Ausfuhr von 8gradigem Branntwein von 10 Oere pro Pott auf 8 Oere pro Pott herabgesetzt worden.)

Die Abgabe für die Branntweinproduktion (einschließlich der Kriegssteuer, aber nach Abzug der Bonifikation bei der Ausfuhr) belief sich auf:

im Jahre	1876	3 549 817	Kronen,
„ „	1877	3 319 119	„
„ „	1878	3 184 045	„
„ „	1879	3 224 527	„
„ „	1880	3 163 632	„

Die Rübenzucker-Produktion in Dänemark 1880.

Die inländische Rübenzucker-Produktion hatte in den letzten fünf Jahren folgenden Umfang:

	Zucker, entsprechend Amsterdamer Standard Nr. 19 oder heller (raffinirter Zucker).			Zucker, dunkler als Amsterdamer Standard Nr. 19.			Im Ganzen.		
	Fabrik Höjbygaard (Lolland).	Fabrik Odense (Fünen).	Zusammen.	Fabrik Höjbygaard (Lolland).	Fabrik Odense (Fünen).	Zusammen.	Fabrik Höjbygaard (Lolland).	Fabrik Odense (Fünen).	Zusammen.
	Pfund.	Pfund.	Pfund.	Pfund.	Pfund.	Pfund.	Pfund.	Pfund.	Pfund.
Im Jahre 1876	428 554	107 885	536 439	152 196	461 341	613 537	580 750	569 226	1 149 976
„ „ 1877	347 720	652	348 372	395 631	957 478	1 353 109	743 351	958 130	1 701 481
„ „ 1878	39 570	56 440	96 010	1 171 126	1 348 309	2 519 435	1 210 696	1 404 749	2 615 445
„ „ 1879	432 150	19 731	451 881	1 071 813	1 999 903	3 071 716	1 503 963	2 019 634	3 523 597
„ „ 1880	331 515	241 667	573 182	1 074 611	3 310 168	4 384 779	1 406 126	3 551 835	4 957 961
Durchschnittlich im Fünfjahre 1876—1880	315 902	85 275	401 177	773 075	1 615 440	2 388 515	1 088 977	1 700 715	2 789 692

Aus dieser Uebersicht geht hervor, daß die Produktion im Jahre 1880 (gegen 5 Millionen Pfund) bedeutend größer ist, als in jedem der Vorjahre. Dieser Fortschritt ist der Fabrik in Odense zu verdanken und fällt hauptsächlich auf Zucker, welcher dunkler ist, als Amsterdamer Standard Nr. 19. Die Fabrik in Odense produzirte nämlich in 1876 etwa 570 000 Pfund Rübenzucker und hat durch ununterbrochenes und starkes Steigen eine Produktion von über 3½ Millionen Pfund erreicht. Ferner fällt der Fortschritt wesentlich auf dunkleren Zucker. Die Produktion dieses Zuckers in 1880 (4,4 Millionen Pfund) ist mehr denn siebenmal so groß, als das in 1876 produzirte Quantum, während gleichzeitig die Produktion von hellerem Zucker in 1880 (etwa 570 000 Pfund) nur ein Unbedeutendes größer ist, als in 1876, welches Jahr die größte Produktion von hellerem Zucker in den vier Jahren 1876 bis 1879 aufweist.

Der Verbrauch von inländischem Rübenzucker und die hierfür an die Staatskasse gezahlte Abgabe waren:

	Verbrauch.			Abgabe.		
	Zucker, entsprechend Nr. 19, oder heller.	Zucker, dunkler als Nr. 19.	Im Ganzen.	Zucker, entsprechend Nr. 19, oder heller.	Zucker, dunkler als Nr. 19.	Im Ganzen.
	Pfund.	Pfund.	Pfund.	Kronen.	Kronen.	Kronen.
1876...	446 230	409 262	855 492	45 897	36 833	82 730
1877...	236 647	533 434	770 081	23 891	48 016	71 907
1878...	289 929	1 344 580	1 634 509	28 578	115 969	144 547
1879...	33 645	2 638 640	2 672 285	3 316	227 583	230 899
1880...	1 021 552	2 776 410	3 797 962	100 695	239 465	340 160

Hierbei ist zu bemerken, daß der Verbrauch von hellerem Rübenzucker, nachdem er von 1876 bis 1879 stufenweise von 446 000 Pfund auf nicht einmal 34 000 Pfund gesunken, im Jahre 1880 wieder auf eine Höhe von über 1 Million Pfund gestiegen ist.

Als nicht steuerpflichtig wurden ausgeführt:

Zucker, dunkler als Standard Nr. 19:

im Jahre 1876	164 000	Pfund,
„ „ 1877	—	„
„ „ 1878	—	„
„ „ 1879	1 200 000	„
„ „ 1880	1 088 000	„

Dänemarks Schifffahrt 1880.

Dänemarks Schifffahrt zerfällt in drei Hauptabtheilungen: 1) die Schifffahrt von und nach dem Auslande, 2) die Schifffahrt im Inlande und 3) die Frachtfahrt Dänischer Schiffe zwischen fremden Häfen.

Dänemarks ausländische Schifffahrt umfaßt Schiffe in gewöhnlicher Fahrt, Havaristen und klarirte Vorbeisegler.

Die Anzahl, Tragfähigkeit und Beladung der in gewöhnlicher ausländischer Fahrt ein- und ausgegangenen Segel- und Dampfschiffe war in 1880 folgende:

Schiffe in gewöhnlicher Fahrt.	Eingegangene Schiffe.			Ausgegangene Schiffe.			Im Ganzen ein- und ausgegangene Schiffe.		
	Anzahl der Schiffsexpeditionen.	Tragfähigkeit.	Beladung.	Anzahl der Schiffsexpeditionen.	Tragfähigkeit.	Beladung.	Anzahl der Schiffsexpeditionen.	Tragfähigkeit.	Beladung.
		Reg.-Ton.	Reg.-Ton.		Reg.-Ton.	Reg.-Ton.		Reg.-Ton.	Reg.-Ton.
Segelschiffe	15 935	875 531	793 205	15 508	871 080	177 725	31 443	1 746 611	970 930
Dampfschiffe	7 142	1 351 221	511 987	7 125	1 363 652	280 295	14 267	2 714 873	792 282
Zusammen	23 077	2 226 752	1 305 192	22 633	2 234 732	458 020	45 710	4 461 484	1 763 212

Vergleicht man die vorstehende Uebersicht mit dem Ergebniß der Jahre 1876 bis 1879, so zeigt es sich, daß Dänemarks Waarenumsatz mit dem Auslande auf dem Seewege sowohl in der Einfuhr, wie in der Ausfuhr und sowohl mittelst Segelschiffe, als mittelst Dampfschiffe im Jahre 1880 größer gewesen ist, als in einem der vorgedachten Jahre, indem er in 1880 den bedeutenden Umfang von etwa 1,8 Millionen Register-Tonnen erreichte, während er sich in den Jahren 1876 bis 1879 zwischen etwa 1,4 Millionen und 1,6 Millionen Register-Tonnen bewegte. Nimmt man die Einfuhr und Ausfuhr seewärts jede für sich, so haben sie fast in gleichem Grade zu dem Fortschritte in 1880 beigetragen, indem die Einfuhr in diesem Jahre etwa 12½ pCt. und die Ausfuhr etwas über 14 pCt. größer war, als der Durchschnitt der Jahre 1876 bis 1880. Vergleicht man sodann die Segelschifffahrt mit der Dampfschifffahrt, so ergiebt sich, daß es der in den Jahren gleichmäßig und ununterbrochen gestiegene Dampfschiffsverkehr ist, welcher zu dem Fortschritte beigetragen hat. Der Einfuhr- und der Ausfuhrhandel mittelst Dampfschiffe hat sich bezw. von 366 000 Register-Tonnen in 1876 auf 512 000 Register-Tonnen in 1880 und von 223 000 Register-Tonnen auf 280 000 Register-Tonnen gehoben. Besonders beim Einfuhrhandel hat also der Waarenumsatz mittelst Dampfschiffe zugenommen. In 1880 war nämlich die Einfuhr mittelst Dampfschiffe über 22 pCt. größer, als der Durchschnitt des Fünfjahres 1876 bis 1880, während die Ausfuhr nur gegen 13½ pCt. größer war. Umgekehrt ist der Zuwachs in dem Umsatze mittelst Segelschiffe dem Ausfuhrhandel zu verdanken. In 1880 war die Ausfuhr mittelst Segelschiffe gegen 16 pCt., aber die Einfuhr mittelst Segelschiffe nur etwa 7 pCt. größer, als der Fünfjahres-Durchschnitt.

Die Durchschnitts-Tragfähigkeit der in gewöhnlicher ausländischen Fahrt ein- und ausgegangenen Segel- und Dampfschiffe war in 1880 bezw. 56 und 190 Register-Tonnen, und die durchschnittliche Beladung bezw. 55,6 und 29,2 pCt. der Tragfähigkeit. Sonach ist die Durchschnitts-Tragfähigkeit der Dampfschiffe bedeutend größer, als die der Segelschiffe, wogegen die ersteren weniger stark beladen sind, als die letzteren, was wiederum ausschließlich der eingehenden Fahrt zu verdanken ist. Die eingehenden Schiffe und da namentlich die eingehenden Segelschiffe sind stärker beladen, als die ausgehenden.

Nachfolgende Tabelle zeigt, wie sich Dänemarks ausländische Schifffahrt, insoweit diese durch Schiffe in gewöhnlicher Fahrt besorgt wird, im Jahre 1880 auf die einzelnen fremden Länder vertheilt hat.

Es wurden ein- und ausklarirt Schiffe in gewöhnlicher Fahrt von und nach:	1880. Anzahl der Schiffs-expeditionen.	1880. Tragfähigkeit.	1880. Beladung.	Durchschnittlich 1876 bis 1880. Anzahl der Schiffs-expeditionen.	Durchschnittlich 1876 bis 1880. Tragfähigkeit.	Durchschnittlich 1876 bis 1880. Beladung.
		Reg.-Tonnen.	Reg.-Tonnen.		Reg.-Tonnen.	Reg.-Tonnen.
Deutschland	12 897	1 003 745	268 892	11 886	867 067	234 268
den Farinseln	30	2 366	2 130	25	1 950	1 712
Island	213	20 828	17 395	210	21 056	16 042
Grönland	34	7 465	5 305	33	7 392	5 192
den Dänisch-Westindischen Inseln	15	4 466	3 716	14	4 419	3 414
Norwegen	4 057	288 525	96 615	3 745	260 828	91 229
Schweden	20 768	1 353 349	353 175	17 778	1 219 143	303 022
Rußland	1 151	212 522	74 193	1 146	195 481	67 226
der Ostsee	1 191	238 315	2 983	1 188	231 252	1 929
der Nordsee	2	1 050	72	4	341	42
Großbritannien und Irland	4 743	1 096 622	802 055	4 499	993 666	739 015
den Niederlanden	179	46 086	16 271	143	35 472	15 007
Belgien	63	25 161	9 817	64	20 942	8 811
Frankreich	126	29 408	15 388	83	21 506	9 915
Portugal und Madeira	29	4 707	3 058	30	4 378	3 205
Spanien	26	7 091	1 766	19	5 197	2 204
Italien	11	4 399	939	10	3 568	1 074
der Europäischen Türkei	—	—	—	—	144	144
Afrikanischen und Asiatischen Häfen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres	—	—	—	—	171	171
Afrika	—	—	—	1	296	232
Fremd-Westindischen Inseln	14	3 760	3 102	15	4 251	3 654
den Vereinigten Staaten von Amerika	148	101 297	77 002	115	60 134	45 015
Mexiko	—	—	—	—	53	53
Brasilien	2	504	281	2	515	331
dem übrigen Südamerika	1	438	438	5	1 580	1 571
Ostindien, China und der Südsee	10	9 380	8 619	8	7 003	6 507
Im Ganzen	45 710	4 461 484	1 763 212	41 023	3 967 814	1 560 985

Hieraus erhellt, daß der Waarenumsatz seewärts mit den fremden Ländern, deren Handel mit Dänemark von hervorragender Bedeutung ist, im Jahre 1880 durchgehends größer war, als in den vorhergehenden vier Jahren. Hierbei nimmt Großbritannien mit Irland die erste Stelle ein. Der Umsatz mit diesem Lande seewärts erreichte in 1880 einen Umfang von über 802 000 Register-Tonnen, während er sich in den Jahren 1876 bis 1879 zwischen 697 000 und 752 000 Register-Tonnen bewegte. Dann kommt Schweden mit über 353 000 Register-Tonnen gegen zwischen 256 000 und 322 000 Register-Tonnen und drittens Deutschland mit 269 000 Register-Tonnen in 1880 gegen zwischen 212 000 und 233 000 Register-Tonnen in 1876 bis 1879. Der Umsatz mit diesen drei Ländern war in 1880 bezw. über 8½ pCt., über 16½ pCt. und gegen 15 pCt. größer als der Durchschnittsumsatz in den Jahren 1876 bis 1880. Der Umsatz auf dem Seewege mit Norwegen in 1880 — gegen 97 000 Register-Tonnen — war zwar etwas kleiner, als in 1876 — etwa 107 000 Register-Tonnen —, hatte aber doch einen größeren Umfang, als in 1877 bis 1879, wo er sich zwischen 79 000 und 91 000 Register-Tonnen bewegte. In Folge dessen übersteigt der Umsatz in 1880 den Fünfjahres-Durchschnitt um gegen 6 pCt. Ebenso ist der Umsatz mit Rußland in 1880 — über 74 000 Register-Tonnen —, wenn auch etwas kleiner als in 1879 — etwa 80 000 Register-Tonnen —, doch nicht unbedeutend größer, als in den Jahren 1876 bis 1878, wo er einen Umfang von zwischen 54 000 und 65 000 Register-Tonnen hatte. Sonach ist der Umsatz zur See mit Rußland in 1880 über 10 pCt. größer gewesen, als der Fünfjahres-Durchschnitt. Der Umsatz seewärts mit den Vereinigten Staaten von Amerika hat seit 1876 ununterbrochen und stark zugenommen; er betrug damals etwa 11 000 Register-Tonnen und erreichte in 1880 einen Umfang von etwa 77 000 Register-Tonnen oder siebenmal so viel als in 1876. Der Umsatz mit Frankreich belief sich im Jahre 1876 auf etwa 7000 Register-Tonnen und ist allmälig auf etwa 15 000 Register-Tonnen in 1880 gestiegen.

Die Zahl der in 1880 ein- und ausgegangenen Havaristen war:

	Tragfähigkeit:		Beladung:
285 Segelschiffe	von 49 915 Reg.-Tonnen	und	5245 Reg.-Tonnen,
20 Dampfschiffe	„ 12 244 „	„	170 „
zus. 305 Schiffe	von 62 159 Reg.-Tonnen	und	5415 Reg.-Tonnen,

darunter von und nach Deutschland 58 Schiffe von 7283 Register-Tonnen Tragfähigkeit und 1151 Register-Tonnen Beladung.

Die Zahl der in 1880 klarirten Vorbeisegler war:

1395 Segelschiffe	von 27 530 Register-Tonnen	Beladung,	
1552 Dampfschiffe	„ 52 696	„	„
zus. 2947 Schiffe	von 80 226 Register-Tonnen	Beladung,	

darunter von und nach Deutschland 1060 Schiffe von 17 048 Register-Tonnen Beladung.

Das Verhältniß, in welchem die Schiffe fremder Nationen an Dänemarks ausländischer Schifffahrt, soweit diese mit Schiffen in gewöhnlicher Fahrt stattfand, in 1880 betheiligt waren, zeigt folgende Uebersicht:

	Eingegangene Schiffe.				Ausgegangene Schiffe.				Im Ganzen ein- und ausgegangene Schiffe.			
	Anzahl der Schiffs-expeditionen.	Tragfähigkeit.	Beladung.	Prozent der gesammten Beladung.	Anzahl der Schiffs-expeditionen.	Tragfähigkeit.	Beladung.	Prozent der gesammten Beladung.	Anzahl der Schiffs-expeditionen.	Tragfähigkeit.	Beladung.	Prozent der gesammten Beladung.
		Rg.-Ton.	Rg.-Ton.			Rg.-Ton.	Rg.-Ton.			Rg.-Ton.	Rg.-Ton.	
Dänische Segelschiffe	6172	353 579	300 053	23,0	5626	334 798	109 556	23,9	11 798	688 377	409 609	23,2
„ Dampfschiffe	5020	845 658	275 146	21,1	4828	817 509	201 853	44,1	9 848	1 663 167	476 999	27,1
Fremde Segelschiffe	9763	521 952	493 152	37,8	9882	536 282	68 169	14,9	19 645	1 058 234	561 321	31,8
„ Dampfschiffe	2122	505 563	236 841	18,1	2297	546 143	78 442	17,1	4 419	1 051 706	315 283	17,9

Dänemarks Umsatz mit dem Auslande seewärts ist in den Jahren 1876 bis 1878 in steigendem Grade mit Hülfe Dänischer Schiffe geschehen, so daß im Jahre 1878 über die Hälfte des Umsatzes mit dem Auslande unter Dänischer Flagge stattgefunden hat, und dieses Verhältniß hat — wenn auch in etwas geringerem Grade — sich auch durch die Jahre 1879 und 1880 gehalten. Im Jahre 1876 gingen nämlich 46,4 pCt., in 1877 49,4 pCt., in 1878 55,3 pCt., in 1879 51,4 pCt. und in 1880 50,3 pCt. des gesammten ausländischen Umsatzes unter Dänischer Flagge. Sowohl beim Einfuhrhandel, wie beim Ausfuhrhandel ist der Antheil der Dänischen Schiffe bei der Schifffahrt zwischen dem In- und Auslande größer beim Schlusse des Fünfjahres, als zu dessen Anfang, aber es ist allein bei der Ausfuhr, daß sie das Uebergewicht haben über die Schiffe unter fremder Flagge. Von der gesammten ausländischen Einfuhr und Ausfuhr seewärts wurden in den Jahren 1876, 1877, 1878, 1879 und 1880 bezw. 42,1 pCt., 44,7 pCt., 48,6 pCt., 44,7 pCt. und 44,1 pCt. mittelst Dänischer Schiffe eingeführt und bezw. 59,2 pCt., 64,6 pCt., 73,2 pCt., 70,2 pCt. und 68,0 pCt. mittelst Dänischer Schiffe ausgeführt. Namentlich ist es in der Dampfschifffahrt nach dem Auslande und innerhalb dieser in der ausgehenden Dampfschifffahrt, daß Schiffe unter Dänischer Flagge im Laufe der Jahre eine mehr und mehr hervorragende Rolle spielen, wogegen die fremden Schiffe — wenn auch in einem geringeren Grade, als früher — in der eingehenden Segelschifffahrt noch das Uebergewicht haben. Besonders ist noch zu bemerken, daß, während die Betheiligung Dänischer Segelschiffe in der ausgehenden Fahrt in dem Fünfjahre verhältnißmäßig abgenommen hat, dagegen die Betheiligung fremder Segelschiffe an dieser Fahrt in 1880 größer gewesen ist, als in einem der vorhergehenden vier Jahre.

Ueber die Durchschnitts-Tragfähigkeit und Beladung der Dänischen und fremden Segel- und Dampfschiffe in gewöhnlicher ausländischer Fahrt im Jahre 1880 giebt nachstehende Uebersicht Aufschluß:

Schiffe in gewöhnlicher Fahrt.	Eingegangene Schiffe.		Ausgegangene Schiffe.		Im Ganzen ein- und ausgegangene Schiffe.	
	Durchschnitts-Tragfähigkeit.	Von der Tragfähigkeit durchschnittlich beladen.	Durchschnitts-Tragfähigkeit.	Von der Tragfähigkeit durchschnittlich beladen.	Durchschnitts-Tragfähigkeit.	Von der Tragfähigkeit durchschnittlich beladen.
	Reg.-Tonnen.	pCt.	Reg.-Tonnen.	pCt.	Reg.-Tonnen.	pCt.
Dänische Segelschiffe	57	84,9	59	32,7	58	59,5
„ Dampfschiffe	168	32,5	169	24,7	169	28,7
Fremde Segelschiffe	53	94,5	54	12,7	54	53,0
„ Dampfschiffe	238	46,8	238	14,4	238	30,0

Die Dänischen Segelschiffe haben sonach eine etwas größere Durchschnitts-Tragfähigkeit, als die fremden Segelschiffe, auch sind sie im Ausfuhrhandel weit stärker, aber im Einfuhrhandel weniger stark beladen, als die fremden Segelschiffe. Auf der anderen Seite haben die fremden Dampfschiffe eine größere Durchschnitts-Tragfähigkeit als die Dänischen, und endlich sind die fremden Dampfschiffe im Einfuhrhandel stärker beladen, aber im Ausfuhrhandel weniger stark beladen, als die Dänischen Dampfschiffe.

Ueber die Nationalität der bei Dänemarks ausländischer Schifffahrt im Jahre 1880 betheiligten fremden Schiffe giebt nachstehende Tabelle eine gesammte Uebersicht:

	Schiffe in gewöhnlicher Fahrt, nebst Havaristen ꝛc.			Klarirte Vorbeisegler.	
	Anzahl der Schiffs-expe-ditionen.	Tragfähig-keit. Reg.-Tonnen.	Beladung. Reg.-Tonnen.	Anzahl der Schiffs-expe-ditionen.	Beladung. Reg.-Tonnen.
Segelschiffe:					
Deutsche	4 137	211 089	110 757	169	3641
Norwegische	3 298	273 667	140 879	212	1139
Schwedische	11 738	466 607	239 026	309	1412
Russische	203	43 977	24 549	13	220
Britische	291	73 453	35 123	10	6
Niederländische	191	22 360	10 958	18	220
Anderer Nationalität	32	11 405	4 691	4	—
Dampfschiffe:					
Deutsche	1 546	201 796	39 903	182	1548
Norwegische	349	71 026	17 466	34	2053
Schwedische	1 666	272 281	77 700	27	1269
Russische	11	5 846	730	9	216
Britische	688	443 973	168 127	89	4465
Niederländische	178	68 019	11 486	18	249
Anderer Nationalität	1	1 009	41	1	36

In welcher Weise Kopenhagen an der ausländischen Schifffahrt betheiligt ist, ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

	Eingegangene Schiffe.			Ausgegangene Schiffe.			Gesammte ausländische Schifffahrt.		
	Zahl der Schiffs-expe-ditionen.	Trag-fähigkeit. Reg.-Ton.	Beladung. Reg.-Ton.	Zahl der Schiffs-expe-ditionen.	Trag-fähigkeit. Reg.-Ton.	Beladung. Reg.-Ton.	Zahl der Schiffs-expe-ditionen.	Trag-fähigkeit. Reg.-Ton.	Beladung. Reg.-Ton.
Segelschiffe:									
Schiffe in gewöhnlicher Fahrt	5 721	336 948	320 009	5 590	328 270	42 993	11 311	665 218	363 002
Havaristen	42	8 400	969	—	—	—	42	8 400	969
Klarirte Vorbeisegler	19	—	581	81	—	793	100	—	1 374
Dampfschiffe.									
Schiffe in gewöhnlicher Fahrt	4 911	969 582	386 395	4 943	983 567	176 076	9 854	1 953 149	562 471
Havaristen	20	12 244	170	—	—	—	20	12 244	170
Klarirte Vorbeisegler	102	—	4 069	133	—	3 317	235	—	7 386
Zusammen	10 815	—	712 193	10 747	—	223 179	21 562	—	935 372

Aus Vorstehendem erhellt, daß betreffs des Waarenumsatzes Dänemarks mit dem Auslande über die Hälfte, nämlich 935 372 Register-Tonnen oder 53 pCt., über Kopenhagen ging. Von den übrigen Dänischen Häfen waren bei diesem Umsatze hervorragend betheiligt: Aarhuus (126 442 Register-Tonnen), Korsör (63 839 Register-Tonnen), Aalborg (53 098 Register-Tonnen), Frederikshavn (46 052 Register-Tonnen), Esbjerg (35 074 Register-Tonnen), Randers (34 705 Register-Tonnen), Odense (33 521 Register-Tonnen), Svendborg (32 961 Register-Tonnen), Helsingör (32 574 Register-Tonnen), Naskov (33 521 Register-Tonnen) und Horsens (25 021 Register-Tonnen).

Dänemarks inländische Schifffahrt, soweit solche durch Schiffe in gewöhnlicher Fahrt besorgt wurde, hatte im Jahre 1880 folgenden Umfang:

	Eingegangene Schiffe.			Ausgegangene Schiffe.		
	Zahl der Schiffsexpe-ditionen.	Trag-fähigkeit. Rg.-Ton.	Be-ladung. Rg.-Ton.	Zahl der Schiffsexpe-ditionen.	Trag-fähigkeit. Rg.-Ton.	Be-ladung. Rg.-Ton.
Segelschiffe	14 813	337 773	180 580	15 571	355 611	153 568
Dampfschiffe	6 426	617 342	164 879	6 571	634 233	164 237
Zusammen	21 239	955 115	345 459	21 142	989 844	317 805

Ein Vergleich mit den Vorjahren ergiebt, daß in dem Jahre 1880 zwischen den verschiedenen inländischen Häfen eine Gütermenge umgesetzt ist, die fast ebenso groß war, wie in 1876, aber bedeutend größer, als in jedem der Jahre 1877 bis 1879. Aus obigen Zahlen erhellt, daß die Dampfschiffe fast die Hälfte des inländischen Umsatzes zur See besorgen; ihre Betheiligung ist von Jahr zu Jahr gewachsen. Der größte Theil des Umsatzes geschieht mittelst Dänischer Schiffe; von fremden Schiffen nehmen besonders Deutsche und Schwedische Schiffe daran Theil.

Außer den oben angeführten Schiffen wurden in 1880 19 Havaristen (alles Segelschiffe) von 1623 Register-Tonnen Tragfähigkeit und 288 Register-Tonnen Beladung einklarirt und 17 Havaristen (alles Segelschiffe) von 1573 Register-Tonnen Tragfähigkeit und 114 Register-Tonnen Beladung ausklarirt.

Unter Vorbeisegelung wurden im Jahre 1880 durch 4241 Schiffsexpeditionen 38 421 Register-Tonnen einklarirt und durch 4129 Schiffsexpeditionen 50 661 Register-Tonnen ausklarirt.

An der inländischen Fahrt war Kopenhagen im Jahre 1880 folgendermaßen betheiligt:

	Eingegangene Schiffe.			Ausgegangene Schiffe.		
	Zahl der Schiffsexpeditionen.	Tragfähigkeit. Reg.-Ton.	Beladung. Reg.-Ton.	Zahl der Schiffsexpeditionen.	Tragfähigkeit. Reg.-Ton.	Beladung. Reg.-Ton.
Segelschiffe:						
Schiffe in gewöhnlicher Fahrt	3548	86 297	69 927	4117	106 956	42 779
Klarirte Vorbeisegler	2	—	44	8	—	86
Dampfschiffe:						
Schiffe in gewöhnlicher Fahrt	1663	242 234	76 721	1706	250 217	103 688
Klarirte Vorbeisegler	31	—	662	292	—	5 226
Zusammen	5244	—	147 354	6123	—	151 779

Hiernach spielt Kopenhagen in der inländischen Schifffahrt zwar keine so große Rolle, wie in der ausländischen, nimmt aber natürlicherweise doch eine überwiegende Stellung ein, indem 299 133 Register-Tonnen des gesammten Umsatzes seewärts (752 748 Register-Tonnen) über Kopenhagen gingen. Von den übrigen inländischen Häfen steht Aarhuus oben an mit 42 449 Register-Tonnen; dann folgen als nennenswerth Aalborg (21 526 Register-Tonnen), Odense (19 872 Register-Tonnen), Randers (18 394 Register-Tonnen), Svendborg (17 411 Register-Tonnen), Faxe (17 409 Register-Tonnen), Rönne (15 389 Register-Tonnen), Nykjöbing auf Falster (13 633 Register-Tonnen), Korsör (13 389 Tonnen), Horsens (12 739 Register-Tonnen), Rudkjöbing (11 505 Register-Tonnen), Frederikshavn (11 497 Register-Tonnen) und Bandholm (10 155 Register-Tonnen).

Ueber die Betheiligung Dänischer Schiffe in der Frachtfahrt zwischen fremden Häfen liegen in den eingegangenen Dänischen Konsulatsberichten nur ziemlich unvollständige Aufschlüsse vor. In Folge der aus 91 Dänischen Konsulatsbezirken mit 419 Häfen eingegangenen Berichte waren 273 Häfen von Dänischen Schiffen besucht; aus 59 Konsulatsbezirken fehlen die Angaben. Nach den vorliegenden Berichten gingen im Jahre 1880 in fremden Häfen von anderen fremden Häfen 6354 Dänische Schiffe von 1 331 177 Register-Tonnen Tragfähigkeit ein, von welchen 2055 Schiffe von 397 929 Register-Tonnen ohne Ladung waren; ausgegangen sind 6154 Schiffe von 1 279 658 Register-Tonnen, wovon 1651 von 311 654 Register-Tonnen keine Ladung hatten. Die gesammte Anzahl der Schiffsexpeditionen stellt sich sonach auf 12 508 mit 2 610 835 Register-Tonnen Tragfähigkeit. Bei dieser Frachtfahrt verkehrten 1122 Schiffe von 248 977 Register-Tonnen zwischen den Deutschen Häfen.

Dänemarks Handelsflotte 1880.

Die ganze unter Dänischer Flagge fahrende Handelsflotte hatte nach Angabe des Schiffsvermessungs- und Registerbureaus am 31. Dezember 1880 folgenden Umfang:

	Segelschiffe.		Dampfschiffe.			Zusammen.	
	Anzahl.	Tragfähigkeit. Reg.-Tonnen.	Anzahl.	Tragfähigkeit. Reg.-Tonnen.	Pferdekraft.	Anzahl.	Tragfähigkeit. Reg.-Tonnen.
Im Königreich	2881	197 509	201	51 956½	13 843	3082	249 465½
Auf den Farinseln..	26	1 209	—	—	—	26	1 209
Auf Island	79	2 398	—	—	—	79	2 398
Auf d. Dänisch-Westindischen Inseln ...	30	2 439	1	28	35	31	2 467
Im Ganzen	3016	203 555	202	51 984½	13 878	3218	255 539½

Die Handelsflotte des Königreichs, worüber die nachfolgenden Bemerkungen allein gelten, bestand also — außer 21 Dampfbaggermaschinen von 1291⅓ Register-Tonnen — am 31. Dezember 1880 aus 3082 Schiffen von einer gesammten Tragfähigkeit von 249 465½ Register-Tonnen. Außerdem fanden sich im Königreiche etwa 10 800 Boote von und unter 4 Register-Tonnen.

Da die Handelsflotte am 31. Dezember 1879 3145 Schiffe von 251 957½ Register-Tonnen zählte, so ist sie im Laufe des Jahres 1880 um 63 Schiffe und die Tragfähigkeit um 2492 Register-Tonnen, das heißt um 1 pCt, vermindert worden. Die Verminderung trifft ausschließlich die Segelschiffe, indem sich ihre Anzahl um 72 und ihre Tragfähigkeit um 5650 Register-Tonnen oder um etwa 2,8 pCt. verringerte (in 1879 betrug die Verringerung 1426½ Register-Tonnen, in 1878 2381 Register-Tonnen und in 1877 3736½ Tonnen). Die Tragfähigkeit der Segelschiffe ist demnach jetzt 13 194 Register-Tonnen kleiner als in 1876, wo sie mit 210 703 Register-Tonnen auf ihrem Höhepunkte war, und ungefähr von derselben Größe wie Ende 1874, nämlich unter 200 000 Register-Tonnen. Die Dampfschiffe sind dagegen um 9 Schiffe mit 3158 Register-Tonnen vermehrt, wodurch ihre Tragfähigkeit um 6,5 pCt. zugenommen hat. Die Handelsflotte hat in den Jahren 1866 bis 1877 hinsichtlich der Tragfähigkeit allmälig zugenommen, mit dem Jahre 1877 aber ist das Gegentheil eingetreten, indem in diesem Jahre ein Rückgang um 2250½ Register-Tonnen und 1878 ein weiterer Rückgang um 854½ Register-Tonnen stattfand. Obgleich in 1879 wieder ein Fortschritt eintrat, nämlich um 749 Register-Tonnen, beträgt doch der Rückschritt für 1880, wie oben erwähnt, 2492 Register-Tonnen.

Dänemarks Handelsflotte vertheilt sich auf die einzelnen Landestheile folgendermaßen:

	Segelflotte.				Dampfflotte.				Zusammen.			
	Anzahl der Schiffe.	Prozent der gesammten Schiffsanzahl.	Tragfähigkeit. Rg.-Ton.	Prozent der Gesammt-Tragfähigkeit.	Anzahl der Schiffe.	Prozent der gesammten Schiffsanzahl.	Tragfähigkeit. Rg.-Ton.	Prozent der Gesammt-Tragfähigkeit.	Anzahl der Schiffe.	Prozent der gesammten Schiffsanzahl.	Tragfähigkeit. Rg.-Ton.	Prozent der Gesammt-Tragfähigkeit.
Kopenhagen	298	10,3	35 150½	17,8	129	64,2	43 705½	84,1	427	13,9	78 856	31,6
Die Seeländische Inselgruppe (ausschließlich Kopenhagens)	489	17,0	32 560½	16,5	23	11,4	3 021	5,8	512	16,6	35 581½	14,3
Die Bornholmsche Inselgruppe	181	6,3	9 643½	4,9	3	1,5	326½	0,6	184	6,0	9 970	4,0
Die Lolland-Falstersche Inselgruppe	155	5,4	6 077½	3,1	8	4,0	1 003½	1,9	163	5,3	7 081	2,8
Die Fünensche Inselgruppe	1000	34,7	67 890½	34,3	13	6,5	845	1,6	1013	32,9	68 735½	27,6
Die Inseln ohne Kopenhagen	1825	63,4	116 172	58,8	47	23,4	5 196	9,9	1872	60,8	121 368	48,7
Die Ostküste Jütlands nebst östlichem Theil des Liimfjord	427	14,8	22 534½	11,4	21	10,4	2 984	5,8	448	14,5	25 518½	10,2
Die Westküste Jütlands nebst westlichem Theil des Liimfjord	331	11,5	23 652	12,0	4	2,0	71	0,2	335	10,8	23 723	9,5
Jütland	758	26,3	46 186½	23,4	25	12,4	3 055	6,0	783	25,3	49 241½	19,7
Im Ganzen	2881	100,0	197 509	100,0	201	100,0	51 956½	100,0	3082	100,0	249 465½	100,0

Allgemeiner Rückblick auf das Jahr 1881.

Der Aufschwung, welcher sich in Dänemark in ökonomischer Beziehung im Jahre 1880 geltend machte, hat in dem verflossenen Jahre 1881 nicht angehalten; es dürfte in dieser Beziehung eher ein Rückschritt eingetreten sein. Die Ernte hat im Ganzen ein ungünstiges Ergebniß geliefert, und wenn auch die Folgen davon erst in der nächsten Zukunft in ihrem ganzen Umfange bemerkbar werden dürften, so sind die Verhältnisse der Landwirthschaft schon jetzt als ziemlich gedrückt zu bezeichnen. Indeß, wenn auch das Jahr 1881 für Dänemarks Landwirthschaft zu den ernsten Jahren gehört, so beruht dieser Haupterwerbszweig des Landes doch auf so solider Grundlage und besitzt eine so zähe Widerstandskraft, daß die Ungunst eines einzelnen Jahres mit Leichtigkeit überwunden werden dürfte.

Die ungewöhnlich gute Ernte des Jahres 1880 — deren Bruttoertrag auf 341 Millionen Kronen veranschlagt wird — ist von großer Bedeutung gewesen und hat sich in dem verflossenen Jahre und namentlich in der ersten Hälfte desselben in verschiedener Weise bemerkbar gemacht. So weit es sich bis jetzt übersehen läßt, hat die Einfuhr zugenommen, der Export ist befriedigend gewesen, und die hohen Preise für die landwirthschaftlichen Produkte dürften hübsches Geld ins Land gebracht haben.

Der vorjährige lange Winter hat aber namentlich dem Kopenhagener Handelsstand viele Schwierigkeiten und Verluste bereitet. Am 20. Januar wurde die Schifffahrt durch Eis geschlossen, und erst zwei Monate später war der Kopenhagener Hafen wieder offen, und gleichzeitig war Seeland von den übrigen Theilen des Landes mehr oder weniger durch Eis abgesperrt. Ein anderer Uebelstand waren das wiederholte, freilich nur partielle Auftreten der bösartigen Lungenseuche unter dem Rindvieh und die dadurch bewirkten Verbote der Einfuhr von Schweden und der Ausfuhr nach England, sowie der Einfuhr von Dänischem Rindvieh nach Deutschland. Diese Verbote, welche einen der wichtigsten Einfuhr- und Ausfuhrartikel des Landes betrafen, brachten zunächst der Landwirthschaft und dann dem Handel und der Schifffahrt nicht unbedeutende Verluste.

Die schlechte Ernte hat in der letzten Hälfte des Jahres auf den Handel freilich ungünstig eingewirkt, doch scheint das Geschäftsleben im Allgemeinen einen Aufschwung genommen zu haben. Besondere Spekulationen auf dem Waaren- bezw. Kolonialwaarenmarkte sind nicht zu verzeichnen.

Der Geldmarkt — worüber unten Näheres — ist im verflossenen Jahre reichlich versehen gewesen; der Diskonto war niedrig und die Kurse der öffentlichen Effekten standen sehr hoch, so daß man die seit etwa 30 Jahren nicht vorgekommene Erscheinung hatte, daß 4 pCt. Dänische Staatsschuldscheine eine Zeitlang über Pari standen.

Der willige Geldmarkt hat auch zur Erweiterung der Schifffahrt beigetragen. Zunächst hat die „Forenede Dampskibs-Selskab" ihre Flotte wesentlich vermehrt. Sodann hat die Wirksamkeit, welche ihre Aufmerksamkeit auf Nordamerika gerichtet hat, so zugenommen, daß die Dampfschiffsgesellschaft „Thingvalla", welche sich besonders diese Aufgabe gestellt hat, bereits in diesem Jahre ein zweites Schiff in Fahrt gesetzt und noch zwei andere Schiffe im Bau begriffen hat, welche im Laufe des Jahres vollendet sein werden. Wenn alle vier Schiffe in Fahrt kommen, wird eine regelmäßige Dampfschifffahrt zwischen Kopenhagen und New-York über Gothenburg und Christiania alle vierzehn Tage stattfinden können.

Unter den größeren industriellen Unternehmungen des verflossenen Jahres ist die Errichtung der Aktiengesellschaft „Kopenhagens Dampmöller" (Dampfmühlen) zu nennen, welche bezweckt, durch Ankauf und Anlage von Mahlmühlen in Schweden das bedeutende Export-

geschäft zu bewahren, welches durch den neuen Schwedischen Zollsatz auf Weizenmehl beeinträchtigt worden ist; bereits im Oktober konnte die Gesellschaft das Gebäude für eine Dampfmühle in Malmö einweihen, die unter dem Namen „Malmö stora Valsquarn" das größte Mühlen-Etablissement im Norden repräsentirt. Ferner ist zu nennen die Gründung der Aktiengesellschaft „de Danske Spritfabriker", welche mehrere große Branntweinbrennereien in den Provinzen angekauft hat und in Begriff steht, in Kopenhagen eine Sprit-Rektifikationsanstalt zu errichten, um die heimische Industrie zu vervollkommnen und deren Produkt einen Platz auf dem Weltmarkte zu verschaffen. Auch die Rübenzuckerfabrikation hat Fortschritte gemacht; an verschiedenen Stellen im Lande beabsichtigt man, Saftkochereien anzulegen, und in Nakskoo (auf Lolland) ist bereits eine solche im großen Maßstabe in Ausführung. Die Dänischen Brauereien Bayerischen Bieres scheinen zu floriren, wenigstens deutet die Errichtung von mehreren neuen Brauereien darauf hin; das Dänische Bier genießt in den transatlantischen Ländern einen guten Ruf. Endlich wurde am Schlusse des Jahres eine Aktiengesellschaft gebildet, welche die Anlage einer großen Schiffbauanstalt bei Helsingör zum Zweck hat.

Zu Anfang des Jahres sind die Seeländischen Eisenbahnen und drei Monate später die Randers-Grenaa- und Aaarhuus-Ryomgaard-Bahnen in den Besitz des Staates übergegangen, und das Dänische Eisenbahnnetz hat im Oktober durch die Eröffnung der Bahn von Herning nach Skjern (Jütland) eine Erweiterung erfahren.

Die schon seit Jahren schwebende Kopenhagener Hafenfrage — in den letzten Dezennien sind nicht weniger als fünf Pläne zur Verbesserung bezw. Erweiterung des Hafens zum Vorschein gekommen — hat im verflossenen Jahre insofern einen Fortschritt gemacht, als auf Vorschlag der Hafenverwaltung seitens der Stadtverordneten beschlossen wurde, daß zunächst der Haupthafen und der östliche Theil der Binnenrhede längs der Revshale-Insel, wo jetzt eine Tiefe von 18 bis 20 Fuß ist, auf 22 Fuß ausgetieft werden, und daß von der Binnenrhede in den Hafen hinein eine 200 Fuß breite Rinne von 24 Fuß Tiefe hergestellt werden soll. Dieser Beschluß, welcher namentlich mit Rücksicht auf die in Kopenhagen neuerdings angestrebte direkte Verbindung mit transatlantischen Häfen gefaßt ist, hat vor Kurzem die Bestätigung der Dänischen Regierung erhalten. Nach Vollendung dieser Arbeiten, welche einen Zeitraum von ein paar Jahren in Anspruch nehmen dürften, soll dann die projektirte Erweiterung des Hafens bezw. die Umgestaltung der Binnenrhede zu einem Hafen nach Norden zu einerseits und die Verbesserung der Einfahrt zum Hafen von Süden her andererseits näher ins Auge gefaßt werden.

Für die Arbeiterklasse waren die Verhältnisse zu Anfang des Jahres ungünstig, indem der strenge Winter den Verkehr sehr hemmte und der Arbeitsverdienst dadurch geschmälert wurde. Im Laufe des Sommers gestalteten sich die Verhältnisse besser, indem im Ganzen hinlängliche Beschäftigung vorhanden war; namentlich haben die bedeutenden Bauten in Kopenhagen vielen Arbeitern eine lohnende Arbeit gewährt. Man hat befürchtet, daß die schlechte Ernte Arbeitslosigkeit auf dem Lande im Laufe des Winters bewirken würde, bisher hat aber nichts davon verlautet, und es darf wohl angenommen werden, daß dies zum Theil der milden Witterung zu verdanken ist, die bis zum Schlusse des Jahres geherrscht hat.

Kopenhagens Handel im Jahre 1881.

Kolonialwaarenmarkt.

Zucker. Der Zuckermarkt im Jahre 1881 begann in fester Stimmung, und die Preise, welche zu Anfang des Jahres für St. Croix-Zucker 31½ bis 33 Oere pro Pfund und für Puertorico 31½ bis 33½ Oere waren, avancirten mit einem regelmäßigen Umsatze in den ersten Tagen des Monats Januar ½ Oere. Die gute Meinung vermochte sich indeß nur bis zur Mitte des Monats zu halten; es trat eine Ermattung und Stille ein, die bis Ende März anhielten, ohne aber eine wesentliche Veränderung in den Preisen herbeizuführen.

Mit Beginn des April machte sich wieder ein festerer Ton geltend, hervorgerufen theils durch höhere Preise im Auslande, theils dadurch, daß Angebote sparsamer wurden, indem ein größerer Theil der Westindischen Ernte als gewöhnlich in Amerika aufgekauft wurde. Dies gab die Veranlassung, daß sich in der Mitte des Monats mehr Leben entwickelte, so daß verschiedene Posten Puertorico-Zucker zu etwas höheren Preisen verkauft wurden; aber erst vom Ende April bis Ausgang Juni entfaltete sich ein großes Geschäft sowohl in loko als in schwimmenden Ladungen. Die Preissteigerung in diesem Zeitraume war etwa 2 Oere, indem für St. Croix 33½ bis 34½ Oere und für Puertorico 34 bis 35 Oere pro Pfund bezahlt wurden.

Hierauf war der Artikel im Juli und August bis im September unter gedrückter Stimmung, welche noch durch die Aussichten auf eine gute Rübenzucker-Ernte vermehrt wurde, und wo einige größere Verkäufe zu Stande kamen, geschah es nur durch Nachgiebigkeit der Verkäufer. Die Preise waren Ende September successive auf 31½ bis 33 Oere für St. Croix und 32 bis 33½ Oere für Puertorico gefallen.

Von Ende September bis Mitte November wurde die Stimmung etwas belebter, weil die Berichte über die Rübenernte nicht so günstig lauteten, wie früher, indem es sich zeigte, daß die Rüben durch den anhaltenden Regen im August und September viel Schaden erlitten, und es fand ein guter Umsatz zu den letztgedachten Preisen statt.

Im Rest des November, als mattere Berichte vom Auslande eintrafen, welche sich auf die guten Aussichten der Rohrzucker-Ernte für 1882 stützten, war der Umsatz nur gering, indem sich die Käufer sehr zurückhaltend zeigten. Diese Stimmung hielt bis zum Schlusse des Jahres an, und die Preise waren nun für St. Croix 31 bis 32½ Oere und für Puertorico 31 bis 34 Oere pro Pfund.

Ebenso wie im Vorjahre ist der von den Gesammtkochereien auf St. Croix hier angekommene Zucker — 9687 Säcke — an die Raffinerien verkauft worden, weil der andauernde eigenthümliche Geruch des Produkts noch immer ein Hinderniß für den Konsum abgiebt. Die Produktion belief sich auf etwa 26 000 Säcke, gegen etwa 20 800 Säcke im Jahre 1880.

Von den Dänischen Kolonien wurden im Ganzen 2255 Fässer, 573 Tonnen und 9687 Säcke eingeführt. Die gesammte Einfuhr von St. Croix betrug etwa 5¼ Millionen Pfund, von anderen Sorten und Muscovados etwa 31½ Millionen Pfund und von Farin etwa 13$\frac{9}{10}$ Millionen Pfund, also eine Totaleinfuhr von etwa 50¾ Millionen Pfund Netto. Der Vorrath Ende Dezember 1881 war von St. Croix-Zucker etwa 870 000 Pfund, von anderen Sorten und Muscovados etwa 3½ Millionen Pfund und von Farin etwa 2$\frac{1}{10}$ Millionen Pfund, außer dem Vorrath der Raffinerien, welcher unbekannt ist.

Die Einfuhr von St. Croix-Zucker war etwa 1½ Millionen Pfund größer, als im Vorjahr, der Verbrauch von Rohzucker zum Konsum und zum Raffinieregebrauch etwa 2½ Millionen Pfund größer, als in 1880. Von frembem Farin wurde etwa ¼ Million Pfund mehr eingeführt und der Verbrauch war etwa ½ Million Pfund größer, als im Vorjahre.

Die im Laufe des Jahres 1881 bezahlten Preise in Partien für verzollten Zucker waren: für St. Croix 31 bis 34 Oere, St. Croix von den Gesammtkochereien 29 bis 34 Oere, Puertorico 30¾ bis

35 Oere, Demerara 35½ bis 42 Oere und für fremden Farin 29 bis 35 Oere pro Pfund Netto.

Kaffee. Während das Jahr 1881 sich im Ganzen genommen durch einen außerordentlich ruhigen Zustand auf dem Waarenmarkt ausgezeichnet hat, ein Zustand, in welchem sich die Spekulation vollständig zurückhielt und die Preisverhältnisse dem ruhigen Gange überließ, welchen das Verhältniß zwischen Verbrauch und Produktion mit sich führte, haben die Preise einiger Hauptartikel eine stetig herabgehende Richtung genommen. In dieser Beziehung steht Kaffee in erster Reihe; die Preise sind von Woche zu Woche gefallen, und am Schlusse des Jahres zeigen sie einen Rückgang von etwa 25 pCt. gegen das Jahr vorher. Die Schuld an diesem Rückgange liegt ohne Zweifel an der stattgehabten bedeutenden Ueberproduktion. Die hoch aufgeschraubten Preise der siebenziger Jahre bewirkten, daß die produzirenden Länder Alles aufboten, um ihre Produktion so hoch wie möglich zu bringen, und daraus resultirten so große Kaffee-Ernten, daß es für den Konsum unmöglich wurde, die an den Markt gebrachten kolossalen Quantitäten zu absorbiren, und das ungeachtet der Verbrauch an Umfang von Jahr zu Jahr bedeutend wächst, zum Theil in Folge der zunehmenden Bevölkerung in Europa, aber besonders weil der Verbrauch in den Vereinigten Staaten von Amerika nach und nach enorme Dimensionen angenommen hat. Die Preise sind jetzt billig, sogar sehr billig im Verhältniß zu dem Standpunkte, den sie in fast einem Menschenalter eingenommen haben; es ist mehr als 30 Jahre her, daß sie so niedrig gestanden haben, und doch ist im Augenblicke keine Aussicht auf eine Steigerung vorhanden. Die weichende Tendenz dürfte indeß bald ihren Kulminationspunkt erreicht haben, theils weil Angesichts der niedrigen Preise die Produktion beschränkt werden wird, theils weil billige Preise zu einem vermehrten Verbrauche beizutragen pflegen.

Der hiesige Vorrath von Kaffee Ende 1881 beziffert sich auf etwa 18 000 Säcke, gegen 10 000 Säcke in 1880 und 12 000 Säcke in 1879. Die Zufuhr betrug in 1881 etwa 76 000 Säcke (davon etwa 49 000 Säcke direkt von Brasilien per Dampfschiff über London und Hamburg), gegen 56 000 Säcke in 1880 und 71 500 Säcke in 1879. Die Ausfuhr belief sich auf etwa 20 000 Säcke, gegen etwa 21 500 Säcke in 1880 und etwa 27 700 Säcke in 1879. Der Konsum nahm etwa 48 000 Säcke, gegen etwa 37 000 Säcke in 1880 und etwa 41 800 Säcke in 1879. Von Java-Kaffee betrug die Einfuhr in 1881 etwa 27 500 Säcke, gegen etwa 25 000 Säcke in 1880 und etwa 27 000 Säcke in 1879. Wie bedeutend der Konsum von Java-Kaffee hier im Lande in den letzten zehn Jahren zugenommen hat, kann man daraus ersehen, daß die Einfuhr dieser Sorte im Jahre 1871 nur etwa 14 000 Säcke, in 1872 etwa 13 000 Säcke und in 1873 etwa 15 000 Säcke betrug. Dagegen ist der Verbrauch von Domingo sehr wesentlich zurückgegangen, indem davon in 1881 nur etwa 1500 Säcke gegen etwa 3000 Säcke in 1880, aber etwa 8000 Säcke in 1871 eingeführt wurden.

Wie schon erwähnt, sind die Kaffeepreise im Laufe des Jahres erheblich gefallen. Der Preis für gut ordinär Rio-Kaffee stellt sich jetzt auf 41 bis 42 Oere, gegen 54 bis 57 Oere Ende 1880 und 65 Oere Ende 1879. Am Schlusse des Jahres 1875 war der Preis doppelt so hoch wie jetzt, nämlich 82 Oere.

Reis. Der Reishandel war im verflossenen Jahre mit wenig Ausnahmen schleppend und das Resultat für die Importeure ungünstig, indem die Preise fast das ganze Jahr eine fallende Tendenz hatten. Im Monat Mai, als die erste Ladung der neuen Zufuhr an den Markt kam, fand ein bedeutender Umsatz statt, ebenso wie sich im August als Folge einer Preissteigerung im Auslande ein gutes Geschäft entwickelte und die Preise ½ Krone anzogen. Im übrigen Theil des Jahres, wenn man den Oktober ausnimmt, wo eine größere Partie zum Export verkauft wurde, war der Artikel sehr still, und die Preise fielen wieder und erreichten am Schlusse des Jahres einen so niedrigen Standpunkt, wie nie vorher.

Der direkte Import von rohem Reis für die hiesige Reismühle belief sich auf etwa 106 000 Säcke, gegen etwa 111 000 Säcke in 1880; indirekt wurden etwa 13 000 Säcke, gegen etwa 11 000 Säcke in 1880, eingeführt. Der gesammte Export war größer in 1881, nämlich etwa 56 000 Säcke, gegen etwa 39 000 Säcke in 1880.

Die im Laufe des Jahres 1881 bezahlten Preise waren: für Nacranfie 13½ bis 16 Kronen, Rangoon 13¼ bis 16 Kronen, Bassein 13 bis 15½ Kronen, Middlings 12 bis 14 Kronen, alles pro 100 Pfund Netto, verzollt.

Nordischer Produktenmarkt 1881.

Von Island.

Wolle. Einfuhr etwa 1 300 000 Pfund. Vorrath etwa 35 000 Pfund. Der nicht unbedeutende Vorrath, der sowohl in England wie hier am Platze vom Vorjahre her lagerte, wurde größtentheils in der ersten Hälfte des Jahres in England zu Preisen von 9¾ bis 10 Pence für Süd- und Westländische und 11½ Pence für Prima-Nordländische weiße Wolle, Nettopreis pro Pfund Englisch Nettogewicht, successive abgesetzt, während der Preis hier am Platze 72 bis 80 Oere für Süd- und Westländische und 83 bis 90 Oere für Nordländische weiße Wolle pro Pfund Brutto war.

Im Mai und Juni waren die Aussichten für den Artikel nur wenig günstig, und die gedachten niedrigen Preise, welche für den alten Vorrath erzielt wurden, drückten natürlich die Stimmung für die neue Waare. Im Juli, wo die neue Schur Englischer Wolle an den Markt kam, wurde es noch matter, und es kam dieses Jahr nicht zu Lieferungsverkäufen von Wolle auf Lieferung von Island nach England. Die ersten direkten Ladungen kamen im Juli und August nach England und wurden mit 9½ bis 9⅝ Pence für Südländische und 9⅞ bis 10 Pence für Nordländische weiße Wolle bezahlt. Einige einzelne Ladungen gingen zu Lager und wurden erst später zu denselben Preisen realisirt. Für melirte Wolle waren die Preise 2 bis 3 Pence niedriger. Die direkte Einfuhr nach England wird auf etwa 550 000 Pfund veranschlagt.

Hier am Platze war der Absatz ebenfalls schleppend, und da die Gebote, welche zum Vorschein kamen, den Importeuren nur Verluste brachten, so wurden größere Partien auf Lager genommen, wo sie bis Ende September verblieben. Da indeß der Markt keine Besserung zeigte, so bestimmten sich mehrere Verkäufer zur Realisation, und es wurde nun theils ab Speicher, theils auf Lieferung ab Schiff zu Preisen von 71, 72½, 75 bis 76 Oere für Süd- und Ostländische, sowie für geringere Marken Nordländische weiße Wolle verkauft, während Prima-Nordländische weiße Wolle 79½ bis 82½ Oere bedang. Später, als die Hauptposten verkauft waren, hoben sich die Preise für den übriggebliebenen kleinen Rest, und es wurden 73 bis 76 Oere für Süd- und Westländische weiße Wolle und 83 bis 85 Oere für Nordländische weiße Wolle bezahlt. Für melirte Nordländische Wolle war der Preis 20 Oere niedriger. Für melirte Süd- und Westländische Wolle bezahlte man 55 bis 60 Oere. Schwarze Wolle ist im Laufe der Saison mit 70 bis 75 Oere bezahlt worden. Alles pro Pfund Brutto.

Die Einfuhr belief sich auf etwa 300 000 Pfund mehr, als in 1880.

Thran. Einfuhr etwa 8300 Tonnen. Vorrath etwa 300 Tonnen. Der Bestand vom Vorjahre fand zu Anfang des Jahres guten Absatz zu 45 Kronen pro 210 Pfund Netto für hellen klaren Robbenthran.

Im Frühjahr, als die Berichte aus Norwegen geringeren Dorschfang und ferner meldeten, daß die Fischlebern sehr mager seien und weniger Thran lieferten, als im Vorjahr, stieg der Preis in Norwegen, was natürlich auf den hiesigen Markt influirte. Im Juni wurden auf Lieferung größere Partien zu 52 bis 53 Kronen verkauft, ja einzelne Posten sogar mit 54 bis 55 Kronen pro 210 Pfund Netto bezahlt. Im Beginn des Juli wurde es etwas stiller, und im Laufe der Monate August und September wurde zu weichenden Preisen verkauft und 54, 53, 52 bis 51 Kronen bezahlt. Später, als es sich zeigte, daß die Norwegischen Berichte sehr übertrieben waren und in Hamburg große Partien Neufundland-Thran eintrafen, welche zu billigen Preisen verkauft wurden, nahm der Begehr ganz ab, und es war nicht möglich, selbst zu reduzirten Preisen Absatz zu finden. Erst im Oktober, als der Preis auf 49 Kronen gekommen war, stellte sich wieder Nachfrage ein, und am Schlusse des Monats wurde disponible Waare zu 50, 50½ und später auf Lieferung zu 51 Kronen verkauft, während im November 51½ Kronen bezahlt wurden. Im Dezember stockte der Absatz, und für den obenangeführten Vorrath wurden 52 Kronen verlangt.

Für braunen Thran war im Juni starke Nachfrage, und es wurden größere Partien auf successive Lieferung im Laufe des Jahres zu 48 Kronen pro 210 Pfund Netto verkauft. Der Begehr nahm aber auch für diese Thransorte ab, und später ankommende unverkaufte Partien wurden zu Preisen von 30 bis 43 Kronen, nach Qualität, gehandelt.

Die Einfuhr war etwa 1000 Tonnen kleiner als im Vorjahr.

Klippfisch. Einfuhr etwa 4 390 000 Pfund. Vorrath nicht vorhanden.

Die Berichte über den Dorschfang auf Island, welche im April hier eingingen, lauteten sehr ungünstig, besserten sich aber im Mai, und später zeigte es sich auch, daß der Fischfang auf Island ein ganz gutes Resultat ergeben hat. Ende Mai wurden drei Ladungen auf direkte Lieferung von Island (Westmanö) nach Spanien zu 72½ Reichsmark verkauft, während eine kleinere Ladung ab Faxebucht ungefähr 69 Reichsmark erzielte. Gleichzeitig wurden mehrere Ladungen Sönderländischer Fisch zur Verladung im August-September zu 65 bis 66 Reichsmark verkauft; später verlangte man 68 bis 70 Reichsmark, welche Preise auch bewilligt wurden. Für Isafjord-Fisch wurden im August 74½ Mark und im September-Oktober 80 Reichsmark bezahlt. Alles pro 320 Pfund, frei an Bord in Island.

Der direkte Export von Klippfisch nach Spanien bezifferte sich im Jahre 1881 auf etwa 7 400 000 Pfund.

Der Preis in England war bei gutem Absatze für die direkt von Island verschifften Partien im Laufe des Sommers 18 bis 16 Pfd. Sterl. für kleinen Fisch und 15 bis 12½ Pfd. Sterl. für Kuller. Alles pro Ton.

Die direkte Ausfuhr nach England belief sich auf etwa 2 700 000 Pfund. Der Begehr von England für alle Fischsorten war am Schlusse des Jahres sehr lebhaft, und es wurden größere Partien von hier aus zu hohen Preisen aufgekauft.

Der im Laufe des Jahres hier angekommene Fisch, meist Ostländischer und Nordländischer, fand gleichmäßig guten Absatz. Großer ungeknackter Klippfisch wurde auf Lieferung mit 60 bis 61 Kronen, disponible Waare mit 60 bis 63 Kronen bezahlt. Kleiner Fisch bedang 48 bis 50 Kronen und Kuller 40 bis 41 Kronen; am Schlusse des Jahres bezahlte man erstere Sorte bis zu 54 Kronen und letztere bis zu 45 Kronen. Alles pro 320 Pfund. Der abgeknackte Fisch wurde zeitig im Sommer mit 78 bis 80 Kronen bezahlt; später, als die Zufuhren den Begehr überstiegen, wurden die Hauptpartien zu 72 bis 70 Kronen verkauft.

Die Einfuhr war etwa 36 000 Pfund geringer als im Vorjahr.

Flachfisch. Einfuhr etwa 270 000 Pfund. Vorrath etwa 112 000 Pfund.

Es scheint, daß die Nachfrage nach diesem Artikel zum Export von Jahr zu Jahr geringer wird. Die reichliche Zufuhr, in Verbindung mit dem großen Vorrath vom Vorjahre, wirkte drückend auf das Geschäft, und nur mit schleppendem Absatz wurde der alte Bestand im Laufe des Jahres zu weichenden Preisen, von 90 bis 60 Kronen pro 320 Pfund, verkauft. Von der neuen Produktion wurden ein paar einzelne Partien Prima-Waare auf Lieferung zu 110 und 105 Kronen und von disponibler Waare, nach Qualität, zu 105 und 75 Kronen pro 320 Pfund verkauft. Nach und nach, wie die Lager vergrößert wurden und die Nachfrage ausblieb, wurde es am Schlusse des Jahres sehr leblos, und Reflektanten fanden sich nur zu sehr reduzirten Preisen.

Die Einfuhr war etwa 62 000 Pfund kleiner als im Vorjahr.

Gesalzenes Lammfleisch. Einfuhr etwa 9200 Tonnen. Vorrath etwa 900 Tonnen.

Das im Monat Januar hier angekommene Fleisch, im Verein mit dem Vorrath vom Vorjahre, wurde zu Anfang des Jahres bei gleichmäßig gutem Absatz zu 46, 47 bis 48 Kronen pro Tonne von 224 Pfund Netto verkauft. Von dem auf Island überlagerten Fleische wurde auf Lieferung hierher im März zu 45 Kronen, im April zu 46 Kronen und im Juni zu 49 bis 50 Kronen verkauft.

Da die Aussichten auf eine schlechte Heuernte auf Island große Abschlachtungen vermuthen ließen, so war für neue Waare schlechte Aussicht vorhanden, und deshalb war es mit Schwierigkeiten verknüpft, daß Ende August größere Partien auf Lieferung zu 45 bis 46 Kronen pro 224 Pfund Netto verkauft wurden. Da sich aber Amerikanische und andere Fettwaaren im Preise hielten und Spekulation hinzutrat, so stiegen die Preise im September; es wurden 47 bis 48 Kronen auf Lieferung bewilligt und im Oktober 48½ bis 49 Kronen bezahlt. Im November erzielten die zuerst angekommenen unverkauften Partien 50 Kronen, später aber gingen die Preise bis auf 48 Kronen zurück. Für ausgesuchte Marken wurden mit dreimonatigem freien Lager in kleineren Posten 53 Kronen pro Tonne von 224 Pfund Netto bezahlt. Für den angeführten Vorrath werden 50 bis 51 Kronen pro Tonne verlangt.

Die Einfuhr war etwa 1500 Tonnen größer als im Vorjahr.

Talg. Einfuhr etwa 359 000 Pfund. Vorrath nicht vorhanden.

Auch im Berichtjahre ist wesentlich der fremde Markt Abnehmer für diesen Artikel gewesen. Die im Laufe des Sommers hier angekommenen Partien, wovon ein Theil vom Vorjahre auf Island überlagert hatte, fanden guten Absatz zu steigenden Preisen von 33 bis 35 Oere pro Pfund Netto. Im Oktober nahm die Nachfrage zu, und die neue Waare wurde auf Lieferung zu 35 bis 36 Oere verkauft, während disponible Waare mit 37 Oere pro Pfund bezahlt wurde.

Die Einfuhr war etwa 6000 Pfund kleiner als im Vorjahr.

Gesalzene Schaffelle. Einfuhr etwa 31 900 Bund. Vorrath etwa 1100 Bund.

Die in der ersten Hälfte des Jahres hier angekommenen Partien Felle erzielten 6 Kronen 10 Oere, 6 Kronen 30 Oere bis 6 Kronen 35 Oere pro Bund von 2 Stück. Für neue Waare trat

zu Anfang Oktober mehrseitiger Begehr auf, und es wurden größere Partien auf Lieferung zu 6 Kronen 25 Oere bis 35 Oere verkauft.

Die Einfuhr war etwa 12 900 Bund größer als im Vorjahr.

Gereinigte Eiderdunen. Einfuhr etwa 5800 Pfund. Vorrath nicht vorhanden.

Im August waren die Aussichten für diesen Artikel nicht sehr günstig, indem zu dieser Zeit noch große Posten vom Vorjahre in zweiter Hand lagerten, und die in dem Monate zuerst ankommenden Partien erzielten einen Preis von nur 11¼ bis 11½ Kronen pro Pfund. Später, da sich die Kurse auf Rußland besserten, wurde der Artikel gefragter und wurde bis zu 13 Kronen pro Pfund bezahlt.

Die Einfuhr war etwa 1800 Pfund geringer als im Vorjahr.

Von Grönland.

Thran. Einfuhr etwa 9500 Tonnen. Vorrath etwa 5700 Tonnen.

Der Preis in der Auktion des Königlich Grönländischen Handels im April war 50 Kronen pro Tonne, sowohl für hellbraunen wie für braunen Robbenthran. In der September-Auktion bezahlte man 60 Kronen pro Tonne für beide Sorten. Einige kleinere Posten Dorsch-, Krepokak- und Walfischthran wurden in der April-Auktion zu bezw. 38½, 36¾ und 32¼ Kronen pro Tonne verkauft.

Die Einfuhr war etwa 800 Tonnen größer als im Vorjahr.

Seehundsfelle. Einfuhr etwa 27 500 Stück. Vorrath etwa 14 800 Stück.

Auf der Grönländischen Handelsauktion im Mai war der Preis für erste Sorte 1 Krone 90 Oere, zweite Sorte 1 Krone 53 Oere und dritte Sorte 1 Krone pro Stück. Auf der Auktion im November wurde erste Sorte mit 2 Kronen 25 Oere, zweite Sorte mit 1 Krone 65 Oere und dritte Sorte mit 1 Krone bis 1 Krone 5 Oere pro Stück bezahlt.

Die Einfuhr war etwa 5000 Stück kleiner als im Vorjahr.

Fuchsbälge. Einfuhr etwa 2150 Stück. Vorrath nicht vorhanden.

Auf der Auktion im Mai wurde Blaufuchs erste Sorte mit 20 Kronen 50 Oere, zweite Sorte mit 12 Kronen, dritte Sorte mit 6 Kronen und vierte Sorte mit 1 Krone pro Stück und weiße Fuchsbälge erste Sorte mit 5 Kronen 60 Oere, zweite Sorte mit 3 Kronen und dritte Sorte mit 1 Krone 20 Oere pro Stück bezahlt. Im November war der Preis für blaue Bälge erste Sorte 33½ bis 35½ Kronen, für zweite Sorte 21½ bis 23½ Kronen, für dritte Sorte 14 bis 14½ Kronen, für vierte Sorte 5 Kronen 10 Oere bis 5 Kronen 15 Oere pro Stück, und für weiße Bälge erste Sorte 7½ Kronen bis 8 Kronen 15 Oere, zweite Sorte 5 Kronen 30 Oere bis 5 Kronen 80 Oere und dritte Sorte 2 Kronen 25 Oere bis 2 Kronen 60 Oere pro Stück.

Die Einfuhr war etwa 650 Stück kleiner als im Vorjahr.

Reine Eiderdunen. Einfuhr etwa 450 Pfund. Vorrath 170 Pfund.

Der Bestand vom Vorjahre wurde in der Mai-Auktion zu 14½ Kronen pro Pfund verkauft. In der Auktion im November war der Preis 15½ Kronen pro Pfund.

Die Einfuhr war etwa 180 Pfund geringer als im Vorjahr.

Von Norwegen.

Hering. Von Vaarhering wurden in 1881 ebenso wie im Vorjahre nur Kleinigkeiten zugeführt, welche nach Schweden und Rußland verkauft wurden.

Sommerhering. Einfuhr etwa 48 600 Tonnen. Vorrath 3000 Tonnen.

Am Jahresanfang war der Vorrath..... etwa 12 500 Tonnen,
hierzu obige Einfuhr ..... „ 48 600 „
zusammen etwa 61 100 Tonnen.

Von diesem Quantum wurden im Laufe des Jahres in loko verkauft..... etwa 21 600 Tonnen,
und rechnet man obigen Vorrath hinzu..... „ 3 000 „
so sind im Ganzen am hiesigen Markte gewesen etwa 24 600 Tonnen.

Der Rest von etwa 36 500 Tonnen ist nach dem Auslande verkauft worden.

Im Januar, Februar und März wurden bezahlt:

für Kaufmannshering	28	bis	29	Kronen	pro Tonne,
„ Groß-Mittel	30	„	34	„	„ „
„ Mittel	28	„	29	„	„ „
„ Klein-Mittel	22	„	24	„	„ „

Im April, Mai und Juni:

für Kaufmannshering	24	bis	28	Kronen	pro Tonne,
„ Mittel	22	„	25	„	„ „
„ Klein-Mittel.....	18	„	19	„	„ „

Im Juli kam der erste neue Sommerhering zum Vorschein und bezahlte man:

für Kaufmannshering	28	bis	30	Kronen	pro Tonne,
„ Groß-Mittel.....	28	„	30	„	„ „
„ Mittel	25	„	26	„	„ „
„ Klein-Mittel	16	„	18	„	„ „

Im August war der Preis:

für Kaufmannshering	34	bis	38	Kronen	pro Tonne,
„ Groß-Mittel.....	34	„	35	„	„ „
„ Mittel	29	„	31	„	„ „
„ Klein-Mittel	20	„	25	„	„ „

Im September:

für Kaufmannshering	33	bis	36	Kronen	pro Tonne,
„ Groß-Mittel.....	32	„	34	„	„ „
„ Mittel	26	„	28	„	„ „
„ Klein-Mittel	16	„	18	„	„ „

Im Oktober, November und Dezember:

für Kaufmannshering.....	27½	bis	32	Kronen	pro Tonne,
„ Groß-Mittel.....	32	„	35	„	„ „
„ Mittel	26	„	30	„	„ „
„ Klein-Mittel	16	„	20	„	„ „

Die Preise verstehen sich einschließlich Zoll.

In Folge des mangelhaften Sortiments des diesjährigen Herings — indem die Hauptzufuhr hauptsächlich aus Kaufmanns- und theilweise klein ausfallendem Mittelhering bestand — und auf Grund des heimischen großen Heringsfangs ist der Absatz durchgehends schleppend gewesen, weshalb hier auch etwa 8000 Tonnen weniger konsumirt wurden als im Vorjahr. Von wirklich feiner Waare, besonders der gangbaren Marken — Zwei- und Dreistriche — ist der Vorrath beschränkt, und da dasselbe in Norwegen der Fall ist, so dürften sich die Preise für diese Marken im Laufe des Frühjahrs hoch halten. Das Hauptlager besteht aus Kaufmannshering, und da, wie bereits bemerkt, die Zwischenmarken fehlen werden, so dürfte auch diese Sorte mehr Beachtung finden.

Die Einfuhr war etwa 10 900 Tonnen kleiner als im Vorjahr.

Von den Farinseln.

Thran. Einfuhr etwa 550 Tonnen, gegen etwa 730 Tonnen im Vorjahr.

Getrocknete Fische. Einfuhr etwa 112 000 Pfund, gegen etwa 138 000 Pfund im Vorjahr.

Klippfisch. Einfuhr etwa 1 276 000 Pfund, gegen etwa 1 065 000 Pfund im Vorjahr.

Wollene Jacken. Einfuhr etwa 53 000 Stück, gegen etwa 35 000 Stück im Vorjahr.

Die im Laufe des Jahres angekommenen Partien Thran wurden zuerst mit 40 bis 46 Kronen, später mit 48 bis 53 Kronen und zuletzt im Oktober und November mit 40½ bis 47 Kronen bezahlt. Alles pro 210 Pfund Netto für hellen und braunen Thran, je nach Qualität.

Der Vorrath des getrockneten Fisches vom Vorjahre fand zu Preisen von 80 bis 90 Kronen nur schleppenden Absatz. Für neue Rothsputte, hauptsächlich auf Lieferung, war der Preis 85,90 bis 93 Kronen pro 320 Pfund.

Die im Frühjahr eingetroffenen Ladungen Klippfisch wurden zu 53 bis 60 Kronen für großen, 42 bis 48 Kronen für Mittel- und 40 Kronen für kleinen Fisch verkauft. Im Sommer wurde großer Fisch mit 62 bis 65 Kronen bezahlt. Später war der Preis für geknackten 65 bis 68½ Kronen, 62 bis 64 Kronen für ungeknackten großen und 50 bis 53½ Kronen für kleinen Fisch. Für direkte Lieferung von den Farinseln nach Spanien wurden zeitige Verladungen zu 69 Reichsmark für großen und 59 Reichsmark für kleinen Fisch, und spätere Verladungen zu 72 bis 73½ Reichsmark für großen und 62½ bis 63½ Reichsmark für kleinen Fisch, Alles pro 320 Pfund, frei an Bord, verkauft. Die nach England direkt verschifften Partien wurden mit 18 bis 19½ Pfd. Sterl. für großen, 16 bis 17½ Pfd. Sterl. für kleinen Fisch und 10 bis 13 Pfd. Sterl. für Brosmer und Kuller, Alles pro Ton bezahlt.

In wollenen Jacken war das Geschäft recht lebhaft. 2½pfündige Jacken wurden im Frühjahr zu 3 Kronen 15 Oere pro Stück verkauft; später stieg der Preis auf 3 Kronen 35 Oere bis 3 Kronen 60 Oere. 2pfündige Jacken bezahlte man mit 2 Kronen 40 Oere bis 2 Kronen 60 Oere und 1½pfündige mit 1 Krone 65 Oere bis 1 Krone 80 Oere pro Stück.

Getreidehandel 1881.

War schon das Jahr 1880 für die beim Getreidehandel Interessirten nicht günstig, so muß das Jahr 1881 als ein absolut ungünstiges bezeichnet werden, und die durch unglückliche Konjunkturen dieses Jahres erwachsenen Verluste werden lange in der Erinnerung der Getreidehändler bleiben.

Der Winter 1880 war ungewöhnlich streng, aber selbst die durch einen solchen Winter verursachte Vermehrung des Konsums und Erschwerung der Verschiffung war nicht im Stande, eine Besserung der Preise hervorzurufen. Jeder Spekulationseinkauf brachte bei den unveränderten Preisen einen regelmäßigen Verlust der aufgelaufenen Kosten für Lager, Konservirung, Zinsen ꝛc., und durch alle drei Wintermonate hindurch hielt sich der Durchschnittspreis für Weizen in England ganz unverändert.

Beim Eintritt in das Frühjahr zeigte es sich, daß die jungen Weizenpflanzen in mehreren Ländern und besonders hier in Dänemark durch die starke Kälte gelitten hatten, aber selbst das vermochte nicht, den gesunkenen Muth der Spekulanten zu heben, und ähnliche Nachrichten von den schlechten Aussichten an mehreren Stellen in Amerika wurden mit Mißtrauen aufgenommen, da sich solche Amerikanische Berichte nur allzu oft als tendenziös herausgestellt hatten. Erst Ende Juni waren die Gerüchte von schlechteren Ernteaussichten im Stande, die Weizenpreise über den Durchschnittspreis des Winters zu heben. Am Schlusse des Juli wurde die Witterung für die Weizenernte mehr und mehr ungünstig, während gleichzeitig die Ernteresultate in Amerika sich geringer herausstellten, als erwartet. In Folge dessen stiegen die Preise rasch, namentlich in der letzten Hälfte des August, wo der Durchschnittspreis für Englischen Weizen von 47 Schill. auf 53 Schill. pro Quarter (9,24 bis 10,41 Kronen pro 100 Pfund) stieg. Während der niedrigste Preis Ende August günstiger wurde und man sich, wie bereits erwähnt, gegenüber den von Amerika einlaufenden Berichten von einer schlechten Ernte sehr skeptisch verhielt, fielen die Preise im Laufe des September ebenso rasch, wie sie im August gestiegen waren, und zu Anfang des Oktober war der Durchschnittspreis für Englischen Weizen wieder herunter auf 47 Schill. pro Quarter (9,24 Kronen pro 100 Pfund). Der ganze Herbst trug das Gepräge einer durchgehenden Mattheit für Weizen, so daß der Durchschnittspreis Mitte November sogar auf 45 Schill. pro Quarter (8,25 Kronen) fiel, auf welchem Standpunkt er bis zum Schlusse des Jahres verblieb. Selbst dieser Preis ist indeß noch 2 Schill. pro Quarter (39 Oere pro 100 Pfund) höher, als zu derselben Zeit im Vorjahre, und für verschiedene der meist gebräuchlichen fremden Weizensorten ist der Preisunterschied noch größer. Gleichzeitig ist die Stimmung am Weizenmarkte in einem ganz anderen Grade vertrauensvoller, als im Vorjahr, und erwartet man auch nicht eine wesentliche Preissteigerung, so ist man, trotz des letzten milden Winters, ohne Furcht vor einer Werthverringerung von Bedeutung.

Während der Roggenexport von Dänemark im Allgemeinen eine mehr untergeordnete Rolle spielt, indem man in den letzten Jahren genöthigt gewesen ist, fast gleiche Quantitäten, und zu Zeiten oft mehr, einzuführen, als man ausgeführt hatte, so ist doch dieses Geschäft im letzten Jahre nicht ohne Bedeutung gewesen.

Nach der ungewöhnlich großen Ausfuhr im Herbste 1880 hatte man allgemein erwartet, daß die Bestände von Dänischem Roggen stark reduzirt sein müßten, und daß nicht genug zum inländischen Verbrauche vorhanden sein würde. Es zeigte sich aber, daß die Roggenernte 1880 viel ergiebiger war, als erwartet, und die gute Qualität in Verbindung mit den hohen Preisen, welche durch Rußlands Mangel an Export hervorgerufen wurden, lockten Partien zum Verkaufe hervor, indem alle Verwendung des Roggens zum Futter fast aufhörte. Hierdurch wurde es für Dänemark möglich, nicht allein fremden Roggen ganz zu entbehren, sondern selbst in den Frühjahrsmonaten und Sommermonaten nicht unbedeutende Quantitäten zur Ausfuhr übrig zu behalten.

Die Roggenernte 1881 zeigt im Resultat der einzelnen Landestheile einen bedeutenden Unterschied. Während man auf den Inseln das Meiste von Roggen vor dem Regen einbringen konnte, mußte der Roggen an den meisten Stellen in Jütland die ganze Regenperiode durchmachen. Kommt hierzu, daß der ungewöhnlich kalte Sommer große Schwierigkeiten für die rechte Entwickelung und Reife der Körner darbot, so ist es nicht zu verwundern, daß die Qualität des allergrößten Theiles der Roggenernte in Jütland im höchsten Grade unzufriedenstellend, theilweise nur im gedarrten Zustande als Handelswaare verwendbar und selbst da oft von so geringem Mehlinhalt ist, daß der Nahrungswerth nur sehr gering veranschlagt werden kann. Mit Bezug auf Jütland muß dieser Umstand natürlicherweise den Export sehr vermindern, aber von dem größten Theile der Inseln ist die Ausfuhr von Roggen ziemlich bedeutend gewesen. Auf Fünen ist die Roggenernte 1881 ungefähr ebenso ausgefallen wie in 1880 und ist unbedingt die beste Ernte des Jahres.

Für den Roggenhandel stellen sich nach der Ernte von 1881 die Verhältnisse wesentlich ungünstiger als im vorigen Jahre, indem der größte Theil des innern Rußland und namentlich ganz Südrußland eine gute Ernte gehabt hat und sehr große Quantitäten für den Export wird abgeben können.

Die Preise für Roggen sind nun zwar bedeutend niedriger als im Herbste, aber bei dem starken Angebote von Rußland scheint vorläufig mehr Aussicht auf einen weiteren Rückgang als auf eine Steigerung der Preise zu sein.

Der Gerstenhandel hat in 1881 wieder unter demselben Drucke zu leiden gehabt, wie im Jahre vorher. Der Grund dafür ist vielleicht zum Theil in einer größeren Produktion von Gerste in verschiedenen Ländern und besonders auch in England zu suchen, aber es kann andererseits darüber kein Zweifel herrschen, daß der Verbrauch in den letzten Jahren — wenigstens verhältnißmäßig — einen Rückschritt gemacht hat. Die Klagen der Englischen Mälzer über schlechtes Geschäft und geringe Nachfrage haben unverändert ein paar Jahre angehalten, und wie ungläubig man sich auch im Anfang dabei verhielt, so müssen diese Klagen jetzt als ganz berechtigt erscheinen.

Als Gründe für den verminderten Absatz von Malz hat man zu verschiedenen Zeiten angeführt theils die schlechten Handelsverhältnisse an einem großen Theile der überseeischen Plätze und der damit in Verbindung stehende Rückgang im Bierexport, theils die weniger guten pekuniären Verhältnisse des Englischen Arbeiterstandes und damit verbundene geringere Konsumtionsfähigkeit, theils die „Mäßigkeits-" oder „totale Enthaltsamkeits"-Bewegung, welche in England einen faktischen Ausdruck gefunden hat in der Verringerung der Durchschnittsstärke des Bieres und in einer Schwenkung im Verbrauche von Bier zu Thee, Kaffee 2c., theils endlich in der vermehrten Verwendung von Surrogaten an Stelle des Gerstenmalzes. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß alle diese Verhältnisse in größerem oder geringerem Grade beigetragen haben, das Malzgeschäft zu drücken, und man hat öfters eine nicht unbedeutende Ueberproduktion verspüren können, die dann forcirte Verkäufe zur Folge gehabt hat. Hierbei darf man nicht vergessen, daß der überaus strenge Winter im vorigen Jahre eine wesentliche Verminderung des Bierkonsums bewirkte. Ungeachtet der Gerstenexport Dänemarks im vorigen Jahre in Folge des Eises ungewöhnlich lange Zeit gehindert war, war England doch im Stande, die verhältnißmäßig geringe Nachfrage theils durch seine inländische Gerste, theils durch Zufuhren von Frankreich und Deutschland vollständig zu decken. Die große Ansammlung Dänischer Gerste, welche im vorigen Winter stattgefunden hatte, übte während des ganzen Frühjahres auf den Markt einen starken Druck aus und zog einen bedeutenden Rückgang in den Preisen nach sich. Die niedrigen Preise in Verbindung mit der ungewöhnlich schönen Qualität erweckten bei vielen Dänischen Gerstenhändlern die Hoffnung auf einen erneuten Begehr im Laufe des Sommers, und es sind vielleicht nie zuvor so große Partien von feineren Gerstenqualitäten über die gewöhnliche Gerstensaison hinaus zurückgehalten worden. Der erhoffte Sommerbegehr blieb indeß fast ganz aus, und ein Theil der Inhaber verlor nach und nach die Geduld, so daß verschiedene Partien sogar von extrafeiner Qualität zu niedrigen Preisen als Mahlgerste verkauft wurden.

So kam die späte und feuchte Ernte 1881, und hierdurch wurde wenigstens vorläufig eine Veränderung in der Situation hervorgerufen. Der Begehr für feine Malzgerste nahm gleich einen bedeutenden Aufschwung, und wie ängstlich auch Mälzer der jahresalten Gerste gegenüber sind, so fand doch selbst solche Waare zu bedeutend höheren Preisen Absatz. Es war indeß nicht England, welches in diesem Falle als Käufer auftrat, sondern die Käufer waren theils die heimischen Brauer, welche der späten Ernte wegen und wegen des geringen Erdrusches der Gerste in den Herbstmonaten den Markt forcirten, theils namentlich die Norwegischen und Schwedischen Brauereien, welche auf Grund der späten Jahreszeit befürchten mußten, daß ein zeitiger Winter sie von einem Theil ihrer Versorgungen absperren könnte. War der erste Begehr auch lebhaft, namentlich für alle guten Qualitäten, so konnte er gerade aus den gedachten Gründen doch nur zeitweilig sein. Selbst bei dem verhältnißmäßig nur geringen Angebote von wirklich dienlicher Dänischer Gerste war der Skandinavische Bedarf doch bald gedeckt, und Dänemark war mit seinem Gerstenexport wieder auf England angewiesen. Dort waren indeß die Preise nicht allein bedeutend niedriger und die Forderungen an die Qualität wesentlich strenger, sondern ganz Südengland hielt sich auf Grund reichlicher Angebote von Englischer Gerste aus dem Markte vollständig zurück, so daß der Dänische Gerstenexport fast ausschließlich auf Hull angewiesen war, wo die Preise durch große Konsignationen und forcirte Verkäufe ab Schiff Woche für Woche mehr herabgedrückt wurden.

Gerade gleichzeitig mit dem Jahreswechsel trat jedoch eine Besserung in der Situation ein. Die große Preisreduktion am Huller Markte bewirkte im Dezember einen Stillstand in den Verladungen ab Dänemark, und zugleich war der milde Winter für den Bierabsatz sehr günstig, ebenso wie eine erhöhte Wirksamkeit in mehreren Industriezweigen, namentlich den Eisen- und Kohlenwerken, die Konsumtionsfähigkeit der Arbeiter zu vermehren schien.

Es kann wohl auch für natürlich angesehen werden, daß die anhaltend schlechten Verhältnisse und stets fallenden Preise die Mälzer bei ihrem Einkaufe ängstlich gemacht haben, jedenfalls ist es für die Situation recht bezeichnend, daß, wie die Zufuhren von Gerste nach Hull im Jahre 1881 nur 744 000 Tonnen betragen haben, gegen 1 245 000 Tonnen in 1880, so auch die Bestände am 1. Januar 1882 nur 56 000 Tonnen waren, gegen 79 000 Tonnen im Jahre vorher. Der bessere Begehr für Gerste zeigte sich nicht allein in Hull, sondern das ganze Südengland nahm wesentlichen Theil daran, während jedoch andererseits die Nachfrage durch die Qualität scharf begrenzt war und ist; namentlich in Südengland sind die simplen und beschädigten Qualitäten ganz unverkäuflich.

Wenn man aus der vorhandenen Besserung der Situation auf eine wirklich durchgehende Besserung im Malz- (und Gerste-) Geschäft schließen wollte, so dürfte man wahrscheinlich getäuscht werden. Man kann auf Grund der anhaltenden milden Witterung und des geringen Angebotes von wirklich guter Malzwaare ganz gewiß darauf rechnen, daß solche Qualitäten sich vorläufig in gutem Begehr werden halten können, aber es ist ein langer Schritt zwischen diesem und einer wirklich durchgehenden Besserung im Malzgeschäfte. Vor Allem darf nicht außer Betracht gelassen werden, daß die Qualität der Dänischen Gerste in diesem Jahre durchgehends unzufriedenstellend ist und daß die Dänische Gerste zum großen Theile nur nothgedrungen von Englischen Mälzern gekauft werden wird. Dieselben werden die Verwendung solcher Qualitäten nur auf das äußerst Nothwendige beschränken, und namentlich wird jeder sich davor hüten, mit solchen Partien über die Saison hinaus liegen zu bleiben. Gerade in der simplen Qualität liegt im Augenblicke für die Dänische Malzgerste die größte Gefahr, und die Qualitäten zeigen in der letzten Zeit eine entschiedene Bewegung in der Richtung schlechterer Waare. Die Witterung ist in dieser Beziehung ungünstig, und nicht allein sind die blauen Körner stetig mehr hervortretend, sondern auch von den vielen feuchten Diemen kommt nur mehr oder weniger ungesunde, oft

dabei diemengebrannte (röthliche) Gerste zum Vorschein, und für solche Waare werden sich selbst zu niedrigen Preisen Käufer nur schwer finden lassen.

Buttermarkt 1881.

Das Jahr 1881 muß hinsichtlich der Butterpreise für ein gutes Jahr gerechnet werden. Es steht zwar hinter mehreren seiner Vorgänger, namentlich hinter 1876 und 1874, zurück, aber im Ganzen waren die Preise befriedigend, und in den eigentlichen Sommermonaten, wo allerdings die Produktion wegen mangelnden Grases nicht wenig geringer war, als gewöhnlich, waren die Preise doch verhältnißmäßig hohe. Wäre die Eissperrung im Januar, Februar und März nicht gewesen, so würde sich der Durchschnittspreis des Jahres noch höher gestellt haben. Die Notirung der Jütländischen Butterhändler fand in dem verflossenen Jahre nur während sechs Wochen statt, in der letzten Woche im Januar, im ganzen Februar und in der ersten Woche im März, wo der strenge Winter die Ausfuhr von Kopenhagen verhinderte.

Nach der Notirung des Börsenausschusses war der Mittelpreis des Jahres 120 Kronen oder scheinbar 2 Kronen höher, als im Jahre 1880 (118 Kronen). In Wirklichkeit war der Mittelpreis für 1881 jedoch niedriger, als im Jahre vorher, denn diese Notirung war bis zum November 1880 6 Kronen unter dem höchsten Preise und er würde in 1880 123 Kronen gewesen sein, wenn die jetzigen Prinzipien für die Notirung das ganze Jahr hindurch befolgt worden wären. Die jetzige Notirungsmethode des Börsenausschusses wird aber immer noch für zu niedrig gehalten, indem viele Butterhändler regelmäßig ein paar Kronen mehr bezahlen, als die Notirung für allerbeste Exportbutter.

Ende Januar, als die Preise in England hoch standen und steigend waren, konnte die Butter von den Inseln wegen der Eisverhältnisse nicht exportirt werden, und deshalb fiel hier der Preis bedeutend. Während der Absperrung hielt sich die Notirung unverändert, aber im März, als die Ausfuhr wieder vor sich gehen konnte, ging der Preis weiter herunter. Dieser Rückgang setzte sich im Mai von Woche zu Woche fort, bis der Preis Anfang Juni seinen niedrigsten Standpunkt (96 Kronen) erreichte. Von da ab begann eine regelmäßige Steigerung bis zum Beginn des November, wo wieder ein kleiner Rückgang eintrat, welcher Anfang Dezember kulminirte. Hierauf stieg der Preis wieder von Woche zu Woche, bis er am Schlusse des Jahres den höchsten Punkt in 1881 (140 Kronen) erreichte. Sonach war zwischen der höchsten und niedrigsten Notirung des Jahres ein Unterschied von 44 Kronen.

Bei der ordinären Butter waren die Preisschwankungen weniger stark. Die Preise folgten im Ganzen den Notirungen für Exportbutter, hielten sich aber im Februar und im größten Theile des März unverändert. Der niedrigste Preis (72 Kronen) wurde, ebenso wie für Exportbutter, zu Anfang Juni, der höchste (100 Kronen) im September, Oktober und im größten Theile des November bezahlt. Dann fiel aber die ordinäre Butter um 10 Kronen, auch nahm sie nicht an der Steigerung Theil, welche die Exportbutter im Dezember erfuhr. Der größte Preisunterschied zwischen der ordinären Butter und der Exportbutter fand im Januar und im Dezember statt (50 Kronen), während der Unterschied in einem großen Theile des Sommers nur 22 Kronen war. Der Durchschnittspreis des Jahres für ordinäre Butter war 88 Kronen. Obgleich dieser Preis, 32 Kronen unter Exportbutter, ein guter genannt werden kann im Verhältniß zu dem, was in den Jahren 1877 bis 1879 für diese Sorte Butter bezahlt wurde, so ist er doch noch 5 Kronen niedriger, als in 1880 und hat den Produzenten wohl kaum eine entsprechende Einnahme für den wirklichen Werth der Milch gewährt. Dabei ist es aber doch bemerkenswerth, daß diese Waare in dem verflossenen Jahre so gut bezahlt worden ist, indem sie nicht allein mit der Einfuhr von natürlicher Butter aus den Nachbarländern, worunter Finland und Deutschland, sondern auch mit der aus Deutschland, Norwegen, den Niederlanden, Rußland, England und Amerika importirten Kunstbutter, wovon die besten Sorten mit 65 bis 80 Kronen bezahlt wurden, konkurriren mußte.

Aller Wahrscheinlichkeit nach wird die ordinäre Butter in Zukunft im Preise eher fallen, als steigen, weshalb sich die Produzenten werden bestreben müssen, die Qualität so zu verbessern, daß ihre Butter in die Klasse der Exportbutter hinaufrücken kann.

Der Mittelpreis für süße Butter erster Klasse war im verflossenen Jahre 135 Kronen, welches etwas niedriger ist, als in den letzten vier Jahren, wo bezw. 139, 136, 146 und 148 Kronen bezahlt wurden. Der Preisunterschied zwischen Exportbutter und erster Klasse süße Butter war 15 Kronen oder ebenfalls etwas weniger, als in den letzten fünf Jahren, wo er bezw. 21, 35, 33, 28 und 21 Kronen war. Der kleinste Unterschied war 10 Kronen (letzte Woche im Dezember), der größte 26 Kronen (letzte Woche im Januar). Von süßer Butter gab es in 1881 nur zwei Klassen, aber die Butter-Kompagnie kaufte auch andere für die Packung geeignete Qualitäten, und für diese war der höchste bezahlte Durchschnittspreis 120 Kronen oder derselbe wie für Exportbutter. Der Vortheil für die Produzenten süßer Butter liegt bekanntlich nicht allein in dem höheren Preise, den sie erzielen, sondern auch darin, daß die Preise nicht so großen oder so häufigen Schwankungen wie bei der Exportbutter unterworfen sind. Der höchste Preis für erste Klasse süßer Butter war 150 Kronen, welcher in 13 Wochen bezahlt wurde, der niedrigste war 115 Kronen, welcher in 3 Wochen bezahlt wurde, so daß sich also zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Preise des Jahres ein Unterschied von 35 Kronen ergiebt. Zwischen erster und zweiter Klasse süßer Butter war stets ein Preisunterschied von 10 Kronen, und für andere zur Packung dienliche Qualitäten wurden 15 bis 30 Kronen weniger als für erste Klasse süßer Butter bezahlt.

Geld- und Fondsmarkt 1881.

Die Verhältnisse des Geldmarktes in Dänemark sind in dem verflossenen Jahre recht günstig gewesen, und dies konnte nach einem in ökonomischer Beziehung so günstigen Jahre wie das vorhergegangene Jahr 1880 auch erwartet werden. Der Bankdiskonto war im Durchschnitt noch niedriger als in 1880; drei Viertel des Jahres stand er auf 3 bis 3½ pCt. und in der übrigen Zeit auf 3½ bis 4 pCt., also, was den letzten Theil des Jahres betrifft, nicht so wenig niedriger als im Auslande. Ein Grund für den niedrigen Zinsfuß mag zum Theil in dem Umstande liegen, daß das Waarengeschäft nicht einen solchen Aufschwung genommen hat, daß es das ledige Kapital annähernd mit Beschlag belegen konnte. Daß ein so moderater Zinsfuß aufrecht erhalten werden konnte, rührt wohl auch daher, daß der Goldvorrath der Nationalbank, der auf dem internationalen Markte keine große Rolle spielt, nicht der Nachfrage ausgesetzt war, welche die Hauptursache für die Diskontoerhöhung bei den großen ausländischen Banken gewesen ist.

Der inländische Geldmarkt ist also in 1881 nicht allein reichlich versehen gewesen, sondern zu Zeiten, namentlich in der ersten Jahreshälfte, so reichlich, daß es für Geldinstitute und Private mit Schwierigkeiten verknüpft war, für die zuströmenden Kapitalien eine lukrative

Verwendung zu finden, wenn diese nicht dazu verwandt werden sollten, die Spekulation an der Fondsbörse noch mehr anzuregen. Am Schlusse des Jahres — namentlich in Folge der schlechten Ernte — trat jedoch größere Nachfrage nach Geld ein, und der Dezember-Termin ist nicht mit derselben Leichtigkeit abgelaufen wie der Juni-Termin, obgleich auch bei ersterem besondere Schwierigkeiten nicht zu Tage getreten sind.

Der reichliche Geldmarkt hat natürlicherweise seinen Einfluß auf die Fondspreise ausgeübt, die in langer Zeit nicht so hoch gewesen sind als in einzelnen Perioden des Jahres 1881. Unkündbare 4prozentige Staatsschuldscheine standen im Juni auf 100, ein Preis, der seit 1857 nicht erreicht war, und kündbare 4prozentige Staatsschuldscheine wurden gleichzeitig mit 100½ bezahlt. Die Kreditvereins-Obligationen und ähnliche Effekten folgten dieser Preissteigerung und in noch höherem Grade fand dies bei den Aktien statt, in welchen Papieren sich zu verschiedenen Zeiten des Jahres eine sehr lebhafte, von der Betheiligung des privaten Publikums getragene Spekulation entwickelte. Sonach erreichten im Juni die Aktien der Großen Nordischen Telegraphen-Gesellschaft (auf 10 Pfd. Sterl. oder 180 Kronen lautend) einen Kurs von 253, Privatbankaktien 118, Zuckerfabrikaktien 163, Burmeister u. Wain's Schiffs- und Maschinenbauanstalt 145 u. s. w. Diese Preise mußten, selbst unter der Voraussetzung einer zu erwartenden hohen Dividende, worüber man sich aber mitten im Jahre kaum eine begründete Meinung hat bilden können, als ungehörig hoch und riskant betrachtet werden, und es traten da, selbst während die günstigen Geldverhältnisse noch vorherrschend waren, Perioden ein, wo die Stimmung umschlug und die Preise fielen, um sich aber bald darauf wieder zu heben. Die Preisschwankungen für Aktien sind im Ganzen ziemlich bedeutend gewesen, was aber in Zeiten, wo die Spekulation sehr lebhaft und die Kurse in die Höhe geschraubt sind, nicht weiter befremden kann.

Gegen den Herbst zu konnten sich die hohen Preise für Staatspapiere und ähnliche Papiere ebensowenig halten wie die Aktienwerthe, theils in Folge der Verhältnisse an den ausländischen Börsen, theils wohl auch auf Grund der schlechten Ernteaussichten.

Wie lebhaft das Börsenspiel auch aufgetreten ist, so hat man sich zu vielen neuen Gründungen doch nicht hinreißen lassen; es sind im Jahre 1881 nur wenig neue Emissionen gemacht worden und diese scheinen, — soweit es sich übersehen läßt, — auf gesunder Grundlage zu beruhen. Im Januar wurde die Aktiengesellschaft „Kjöbenhavns Dampmöller" mit 1 200 000 Kronen Kapital gebildet. Im April vermehrte „det forenede Dampskibsselskap" ihr Kapital um 2½ Millionen Kronen, also auf 7½ Millionen Kronen. Im Juli wurde die Gesellschaft „danske Spritfabriker" mit einem Kapital von 1½ Millionen Kronen gestiftet, welches später auf 3 Millionen Kronen erhöht wurde. Im August vermehrten „Crome u. Goldschmidt's Fabriker" ihr Kapital um 800 000 Kronen, u. A. zum Erwerb der textilen Fabriken in Ribe. Ferner wurde in demselben Monat in Aalborg eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von ½ Million Kronen gebildet, um die Aalborger Dampfmühle und andere bestehende Mühlen zu erwerben. Im Dezember wurde die Gesellschaft „Jernstibs og Maskinbyggeri" in Helsingör errichtet mit einem Kapital von 1⅛ Millionen Kronen wovon aber erst 20 pCt. einbezahlt sind.

Der Wechselkurs auf Hamburg (auf Sicht) war zu Anfang des Jahres 89 und am Schlusse desselben 89,15 (zugleich der höchste Kurs des Jahres). Die niedrigste Notirung war 88,80 (vom 7. bis 24. Juni). Der Kurs für 10 Tage Wechsel ist 15 bis 20 Oere niedriger gewesen. Für 3-Monats-Papiere war der Kurs zu Anfang des Jahres 88,05 und am Ende desselben 87,50.

Der Wechselkurs auf London (auf Sicht) war beim Beginn des Jahres 18,25 (14. bis 25. Oktober), die niedrigste 18,15 (11. bis 14. Januar). Für 10-Tage-Wechsel war die Notirung in der Regel 3 bis 4 Oere niedriger. Für 3-Monats-Wechsel war die Notirung beziehungsweise 17,98 und 17,97.

Der Wechselkurs auf Paris (auf Sicht) war beim Beginn des Jahres 71,80 und am Schlusse desselben 72,15.

Die Diskontosätze der Nationalbank waren:

1. Januar	3½	bis 4 pCt.
20. Januar	3	„ 3½ „
24. Oktober	3½	„ 4 „

Der Durchschnitt des Jahres war sonach etwa 3,13 bis 3,63 pCt. Er war in den vorhergehenden fünf Jahren: 1880 3,4 bis 3,9 pCt., 1879 3,6 bis 4,1 pCt., 1878 4,4 bis 4,9 pCt., 1877 5,4 bis 5,9 pCt. und 1876 5,3 bis 5,8 pCt.

VIII.]

Veracruz.

Jahresbericht für 1881.

Obgleich die im Innern des Landes lagernden Vorräthe Europäischer Waaren durchaus nicht bedeutend waren, sind die darauf basirten Hoffnungen auf ein lebhaftes Geschäft dennoch nicht in Erfüllung gegangen, da die Einfuhr, wie es bereits seit einigen Jahren der Fall, durchaus nicht im Verhältniß zum Konsum stand. Die Preise aller Artikel ließen viel zu wünschen übrig, und wenn sich trotzdem der Import gegen Ende des Jahres noch um ein Bedeutendes steigerte, so ist der Grund dafür weniger in dem vermehrten Konsum zu suchen, als vielmehr in dem Umstande, daß die Zollquoten für alle nach dem 1. November v. J. eintreffenden Waaren erhöht worden waren und daher jeder Kaufmann noch so viel wie möglich zum alten Zollsatze hereinbringen wollte.

Der Abgesandte der Banque Franco-Egyptienne verständigte sich mit der Regierung leicht über die Gründung eines verwandten Instituts in Veracruz, und kaum war diese Sache angeregt, als sich auch sofort mehrere der bedeutendsten Firmen in Mexiko und hier bereit erklärten, dem Unternehmen beizutreten. Schon wenige Tage nach Abschluß des Vertrages mit der Regierung waren auch die Zeichnungen beendigt und Aktien selbst nicht unter Gewährung einer Prämie zu erlangen.

Es würde zu weit führen, alle Einzelheiten des Vertrages mit dieser Bank, „Banco Nacional Mexicano" genannt, aufzuführen, erwähnt sei nur, daß derselben große Erleichterungen gewährt worden sind, namentlich durch die Erlaubniß, Banknoten zum dreifachen Betrage ihres Betriebskapitals auszugeben, welcher Umstand, falls das Land für derartige Transaktionen überhaupt schon reif, ein Gedeihen nahezu gewiß in Aussicht stellen würde, wenn nicht eben die Bank der Regierung als Gegenleistung einen ungemein großen Kredit einräumen müßte. Dieser Kredit, wie auch die Ausgabe von Noten für einen größeren Betrag als das bestehende Kapital ohne Staatsgarantie, lassen im Volke das rechte Vertrauen bis heute noch nicht aufkommen.

Ein anderes Etablissement dieser Art ist die „Banco Mercantil", gegründet von einigen der reichsten Spanischen und Mexikanischen Häuser, welche zu einer Betheiligung an der Französischen Bank sich zu spät entschlossen. Auch diese Anstalt hat das Recht, Noten

zu emittiren, doch ist die Regierung nicht, wie es bei der anderen der Fall, gezwungen, dieselben in Zahlung zu nehmen.

Zwangsumlauf existirt für keine der beiden Emissionen.

Die Nachtheile, welche der Banco Mercantil daraus erwachsen, daß die Annahme ihrer Noten an den Regierungskassen verweigert werden kann, daß die Geschäfte mit der Regierung, die voraussichtlich so einträglich wie bisher sein werden, einzig und allein der Französischen Bank zufallen, werden zum Theil durch die nicht zu enge Verbindung mit der Regierung wieder ausgeglichen. Die Aktionäre dieser Bank sind außerdem sämmtlich in Mexiko ansässig, haben ihren Grundbesitz oder andere Güter im Lande selbst und sind dem Publikum als solid und respektabel bekannt, so daß es ihnen ein Leichtes sein wird, das Vertrauen, welches jeder Einzelne von ihnen bereits genießt, auch auf das neue Unternehmen zu übertragen. Ferner ist eine bedeutende Anzahl Aktien für das sogenannte kleine Volk reservirt worden, damit eine allgemeine Betheiligung möglich.

Die hier etablirten Deutschen haben sich im Allgemeinen nur sehr wenig bei den verschiedenen Banken, zu denen sich, wie verlautet, in nächster Zeit auch eine mit Amerikanischem Gelde zu gründende Hypotheken- und Diskontobank gesellen wird, betheiligt, einerseits weil unsere Landsleute im Geschäft eine vielleicht zu große Vorsicht entwickeln, andererseits aber weil die Chefs der hiesigen Deutschen Firmen, d. h. die Kapitalisten, meist in Europa wohnen und die hier ansässigen jüngeren Theilhaber nur autorisirt sind, das Importgeschäft in bisheriger Weise fortzuführen. Beschränkt in geschäftlicher Beziehung zu sein ist heute gleichbedeutend mit Zurückschreiten, und ein Rückgang wird im Deutschen Importhandel wohl unbedingt in nächster Zeit eintreten, da nicht allein die Fabrikation im Lande bedeutend zunimmt, sondern auch, weil die Einfuhr Amerikanischer Waaren in Zukunft durch Differentialzölle begünstigt sein wird. Treten diese neuen Zölle, die sich auf Baumwolle, Wolle und Eisen und deren Produkte erstrecken sollen, wirklich in Kraft, so wird das Deutsche Einfuhrgeschäft auf ein Minimum reduzirt und es werden die Deutschen Firmen dadurch gezwungen, entweder ihre Operationen zu verkleinern, wodurch sich der Gewinn, bei den großen Verlusten hier im Lande, bedeutend verringern wird, oder mehr und mehr den Export zu poussiren.

In Bezug auf Verkehrsmittel geht das Land mit Riesenschritten vorwärts; in allen Theilen desselben sind die Amerikaner mit dem Bau von Eisenbahnen beschäftigt und bereits ist die Verbindung der Hauptstadt mit dem historisch denkwürdigen Queretaro hergestellt. Ein großer Theil der Leiter der Eisenbahnbauten besteht aus Deutschen und Deutsch-Amerikanern; auch unter den Mineuren findet man unsere Landsleute zahlreich vertreten, und ein jeder Deutscher, sei er Ingenieur oder Mineur, falls er Kenntnisse besitzt, findet mit großer Leichtigkeit eine einträgliche Stellung.

Die Einfuhrstatistik des Berichtjahres liegt noch nicht vor, die Statistik der Ausfuhr für das Jahr 1880/81 und das zweite Halbjahr 1881 theilen wir unten in ihren Hauptzügen mit. Aus letzterer ist zu ersehen, daß die Ausfuhr von Landesprodukten, vornehmlich von Kaffee, Zucker und Korn, bedeutend zugenommen, diejenige des Silbers, sei es in Barren oder in geprägter Münze, sich dagegen erheblich vermindert hat.

Der Hauptartikel, der Kaffee, wird noch immer vorzugsweise nach den Vereinigten Staaten von Amerika exportirt, da er dort bessere Preise als in Europa erzielt. Seit kaum einem Jahre ist ein neuer Ausfuhrartikel, der Roggen, aufgetaucht, dessen Export nach Europa, namentlich aber nach Deutschland, sehr günstige Resultate bringt. Roggen ist hier früher nicht gebaut worden, und auch heute noch ist die Produktion desselben eine sehr geringe.

Betreffs der in den nachfolgenden Uebersichten angegebenen Werthe in Pesos ist zu bemerken, daß dieselben keineswegs als zutreffend anzusehen sind, vielmehr als zu gering. Für zu niedrige Angaben des Werthes von Ein- oder Ausfuhr findet keine Ahndung statt, und darin ist der Grund der gedachten Thatsache zu suchen.

Der Wechselkurs auf London für Papier von 60 Tagen nach Sicht variirte im verflossenen Jahre zwischen 41 und 43, und schloß Ende Dezember mit 42 Pence Sterl. für 1 Peso.

Die Schiffsbewegung des hiesigen Hafens während des Jahres 1881 war die nachbemerkte:

	Eingang.		Ausgang.	
	Segelschiffe.	Dampfschiffe.	Segelschiffe.	Dampfschiffe.
Mexikanische....	145	139	141	142
Deutsche.....	8	12	8	12
der Vereinigten Staaten v. Amerika	23	64	22	64
Britische.....	18	78	15	76
Französische....	6	23	6	23
Norwegische....	38	—	35	—
Schwedische	4	—	5	—
Niederländische .	2	—	2	—
Italienische	2	1	2	1
Spanische	2	7	1	7
Hondurensisches .	1	—	1	—
Zusammen...	249	324	238	325

Außerdem liefen ein 25 Kriegsdampfer (23 Mexikanische, 1 Französischer und 1 Spanischer) und 2 Mexikanische Kriegssegelschiffe, und gingen aus 16 Kriegsdampfer (15 Mexikanische und 1 Spanischer) und 1 Mexikanisches Kriegssegelschiff.

Von den Deutschen Fahrzeugen, welche zusammen 17 909,29 Tonnen Netto maßen, kamen 18 aus Hamburg mit Stückgütern, 1 ebendaher in Ballast, 1 aus Liverpool mit Eisenbahnschienen; 11 derselben liefen mit Produkten nach Hamburg aus, 9 gingen in Ballast ab.

Ausfuhr der wichtigeren Artikel aus Veracruz.

1) In dem Jahre vom 1. Juli 1880 bis 30. Juni 1881.

	Nach Deutschland.		Ueberhaupt.	
	Gewicht: Kilogr.	Werth: Pesos.	Gewicht: Kilogr.	Werth: Pesos.
Aloeöl	304	520	3 397	2 940
Knoblauch	—	—	57 681	5 655
Schmuckſachen.....	1	380	233	8 270
Indigo.....	2 786	6 220	21 565	30 555
Andere Farbstoffe (außer Cochenille u. Gelbholz)	—	—	5 066	2 069
Zucker	86 133	6 691	3 268 862	214 274
Pferde	—	—	—	6 450
Kaffee	253 004	172 475	8 006 872	2 029 338
Korn	759 594	9 624	1 089 992	18 641
Hörner.....	—	—	47 110	6 496
Häute	44 785	13 139	912 524	227 614
Bohnen.....	1 928	290	377 529	19 714
Erbsen.....	—	—	84 411	6 973

	Nach Deutschland. Gewicht: Kilogr.	Werth: Pesos.	Ueberhaupt. Gewicht: Kilogr.	Werth: Pesos.
Cochenille	5 671	2 983	53 397	44 942
Mehl	—	—	20 029	2 015
Henequen	—	—	84 478	5 630
Pflanzengummi	—	—	45 449	36 714
Mineralien	40 983	20 006	337 472	136 581
Gold	—	160	—	904 718
Silber	—	74 410	—	10 378 430
Gelbholz	645 000	8 600	2 173 719	35 854
Ziegenfelle	—	—	371 568	237 101
Rehfelle	292	130	18 644	10 559
Pflanzen	4 425	811	23 290	4 098
Jalappenwurzel	2 462	667	119 348	23 683
Cigarren	42 201	33 381	145 425	179 485
Rohtabak	228 016	131 387	306 346	184 336
Vanille	696	7 446	25 173	243 431
Binsenstroh	136 188	14 709	383 660	29 772
Sassaparille	—	—	24 064	2 426

2) In dem Halbjahr vom 1. Juli bis 31. Dezember 1881.

	Nach Deutschland. Gewicht: Kilogr.	Werth: Pesos.	Ueberhaupt. Gewicht: Kilogr.	Werth: Pesos.
Schmucksachen	—	—	21	11 200
Indigo	—	—	4 757	7 384
Andere Farbstoffe (außer Cochenille und Farbhölzer)	—	—	8 696	2 857
Zucker	—	—	725 294	56 480
Kaffee	60 250	13 038	2 659 228	654 644
Kalk	—	—	32 754	9 053
Korn	363 838	2 528	398 870	3 478
Häute	21 743	3 819	301 620	73 504
Bohnen	171	39	450 370	20 372
Erbsen	—	—	25 503	2 658
Cochenille	—	—	12 118	9 770
Pflanzengummi	340	240	9 151	7 101
Gold	—	5 215	—	360 688
Silber	—	945	—	2 048 378
Mineralien	10 473	9 900	27 700	14 235
Ziegenfelle	56	25	32 316	29 805
Rehfelle	—	—	9 237	6 168
Pflanzen	335	135	5 011	2 722
Jalappenwurzel	60	11	62 675	10 701
Binsenstroh	22 610	1 772	134 222	11 324
Cigarren	4 042	7 605	92 813	92 477
Rohtabak	33 105	12 726	113 276	46 727
Mineralerde	25 723	10 505	38 940	24 735
Vanille	1 659	37 680	15 278	210 275
Ixtle	—	—	77 840	12 433

VIII.]

Montreal.

Handels- und Schifffahrtsbericht für 1881.[1])

Die allgemeine Einfuhr während des Jahres 1881 in Montreal betrug an Werth 41 775 000 Dollars, gegen 42 413 000 Dollars des vorhergegangenen Jahres. Eine Vermehrung zeigte sich bei den folgenden Ländern: Großbritannien, Frankreich, Deutschland, Belgien, Schweiz, Niederlande und Japan; eine Abnahme bei den Vereinigten Staaten, Westindien und China. Erfreulich ist die Zunahme der Einfuhr aus Deutschland, welche sich beinahe verdoppelt hat; sie ist unstreitig dem größeren Vertrauen, welches Deutschland in seinen Handelsbeziehungen mit Canada gefaßt hat, und der dadurch entwickelten größern Thätigkeit, sowie auch der direkten Dampfschiffslinie von Antwerpen nach Montreal zuzuschreiben. Die Zunahme ist hauptsächlich bei den folgenden Artikeln bemerkenswerth: Baumwoll-, Seiden-, Strumpf- und Wollwaaren, Eisen-, Stahl- und Kurzwaaren, in geringerem Grade bei Cigarren, Droguen, Farbwaaren, Blattgold und Blattsilber, Lederwaaren, zugerichteten Pelzen und Pelzwaaren, Papier, Porzellan, Weinen, musikalischen Instrumenten, Glaswaaren, Tabakspfeifen ꝛc. Die Ausfuhr von Montreal hat um 6½ Millionen abgenommen; diese Differenz liegt nicht in den Erzeugnissen von Canada, deren Werth im Vergleich zu dem vorhergegangenen Jahre gleichgeblieben ist, sondern in den Produkten der Vereinigten Staaten, namentlich in Getreide in Folge der stattgehabten großen Konkurrenz auf den Amerikanischen Eisenbahnen, wodurch Frachtsätze auf ein Minimum gebracht und der Export aus dem Westen über New-York anstatt über Montreal gelenkt wurde. Eine andere Ursache der verminderten Durchfuhr ist den großen Spekulationen in Getreide während des Sommers zuzuschreiben, durch die sogenannten Chicago Corners, wo Getreide in ungeheuren Massen aufgehäuft und für eine gewisse Zeit dem Markt entzogen wird, um ihn später, wenn die Kontrakte erfüllt werden müssen, zu beherrschen. Die Ausfuhr von Canadischem Weizen verdoppelte sich, während sich in anderen Produkten des Ackerbaues und in thierischen Produkten eine Abnahme herausstellte. Auch die Ausfuhr von Manufakturen war gegen das frühere Jahr geringer, was in Betracht, daß im Laufe des vergangenen Jahres im Lande gegen 125 neue Fabriken entstanden und die Ausbeute aller jetzt existirenden Fabriken die Summe von 5 Millionen erreicht, eine auffallende Erscheinung ist, welche sich nur dadurch erklären läßt, daß der Verbrauch im Lande außerordentlich zugenommen hat.

Einige Tarifveränderungen haben im letzten Februar stattgefunden, wovon die folgenden hervorzuheben sein möchten: die Abschaffung der Zölle auf Thee, Kaffee, Chinin, Quecksilber, Zinn, Zink und Messing, die Erhöhung der Zölle auf Fensterglas, Spiegelglas sowie auf die zum Tafelgebrauch bestimmten Glaswaaren auf 30 pCt., die Verringerung des Zolls auf im Auslande gebaute Schiffe und Schiffsbestandtheile auf 10 pCt., mit Ausnahme von Maschinen, worauf der Zoll von 25 pCt. beibehalten ist. Die Zolleinnahmen im vorigen Jahre gaben der Regierung einen Ueberschuß von 4½ Millionen, und die eingetretenen Veränderungen werden auf eine Verminderung der Einnahmen von 1½ Millionen geschätzt.

Das abgelaufene Jahr ist für alle Handels- und Industriezweige (mit Ausnahme der Schifffahrt) nicht allein in Montreal, sondern im ganzen Lande eines der günstigsten gewesen, die Canada je gehabt, und hat die gehegten Erwartungen übertroffen.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 476.

Die Engros-Kaufleute berichteten eine große Ausdehnung ihrer Geschäfte, prompte Zahlungen und keine namhaften Verluste. Die Fabrikanten hatten vollauf zu thun und konnten ihren Arbeitern, ohne daß die Löhne erhöht wurden, nicht allein beständige Beschäftigung geben, sondern waren oft veranlaßt, die Beschäftigung über die gewöhnliche Arbeitszeit auszudehnen. Die Farmer hatten Gelegenheit, ihre Produkte zu höheren Preisen zu verkaufen, während der Einkauf derjenigen Artikel, welche sie hauptsächlich verbrauchen, ihnen keine größern Ausgaben verursachte. Der vermehrte Verkehr brachte in natürlicher Folge Gewinn für die Eisenbahnen, Bergwerke und andere Industrien.

Die Schifffahrt führte nicht so günstige Resultate wie in den vergangenen Jahren herbei, weil, wie schon oben erwähnt, durch die verminderte Durchfuhr von dem Westen nach Europa Frachten sehr niedrig und Ladungen oft schwer zu bekommen waren. Der Vorzug der eisernen in Europa gebauten Schiffe hat hölzerne Schiffe immer mehr verdrängt und übt einen nachtheiligen Einfluß auf die Canadischen Schiffswerften, die leer und verlassen stehen. Die Aussichten für den diesjährigen Handel und Verkehr sind sehr günstig und sind auch bereits durch ein bedeutendes Frühjahrsgeschäft gerechtfertigt.

Allgemeine Einfuhr in Montreal.

Nach den Ländern geordnet, Werthangabe in Amerikanischen Dollars.

Länder.	Zollpflichtig.	Zollfrei.	Total.
Großbritannien	14 511 189	3 574 163	18 085 352
Frankreich	1 184 739	50 007	1 234 746
Deutschland	781 505	69 814	851 319
Belgien	371 280	39 010	410 290
Spanien	272 334	859	273 193
Holland	179 086	452	179 538
Schweiz	155 941	—	155 941
Portugal	40 396	—	40 396
Italien	67 979	25 918	93 897
Griechenland	87 596	—	87 596
Oesterreich	19 475	—	19 475
Schweden und Norwegen	31 851	—	31 851
Europäische Türkei	7 342	5 418	12 760
Rußland	5 982	—	5 982
Vereinigte Staaten	13 463 100	3 297 902	16 761 002
Westindien	1 438 162	19 482	1 457 644
Neufundland	347	236 834	237 181
Venezuela	4 859	—	4 859
Brasilien	556 226	314	556 540
China	182 971	3 560	186 531
Japan	539 937	—	539 937
Ostindien	225 659	5 424	231 083
Kleinasien	78 095	—	78 095
Afrika	44 189	68 954	113 143
Philippinen-Inseln	81 824	1 174	82 998
Mexiko	27 004	620	27 624
Centralamerika	8 188	—	8 188
Andere Länder	—	7 499	7 499
Summe der Einfuhr	34 367 256	7 407 404	41 774 660

Verzeichniß der von Deutschland eingeführten Artikel.

Werthangabe in Amerikanischen Dollars.

Artikel.	Zollpflichtig.
Baumwollwaaren	27 051
Bijouterien	1 520
Blattgold und Blattsilber	16 694
Bücher, gedruckte	1 930
Cigarren und Cigaretten	33 909
Droguen	21 493
Eisenwaaren	101 591
Essig	4 449
Farbwaaren	7 833
Galanterie-, Luxus- und Spielwaaren	17 646
Gemälde und Abdrücke	1 855
Glaswaaren	43 187
Gummi- und Guttaperchawaaren	413
Haartuch und Haarfabrikate	12 740
Hopfen	7 783
Kleidungsstücke	2 263
Korbwaaren	1 154
Kurzwaaren	11 467
Leder	4 658
Lederwaaren	11 778
Messing-, Zinn- und plattirte Waaren	13 207
Mineralwasser	411
Mineralstoffe	2 529
Möbel	8 589
Musikalische Instrumente	5 495
Papier und Papierwaaren	16 376
Parfümerien	905
Pelze, zugerichtete	59 242
Pelzwaaren	8 788
Porzellan und Steingut	18 954
Sämereien	4 501
Schreibmaterialien	4 104
Seidenwaaren	29 571
Spielkarten	535
Spirituosen	1 443
Stahlwaaren	28 018
Strohwaaren	6 732
Strumpf- und gestrickte Waaren	106 401
Tabakspfeifen	21 400
Uhren	1 736
Wachs und Wachsarbeiten	5 773
Waffen	1 773
Weine	12 234
Wollwaaren	82 284
Andere Artikel	9 090
	781 505

Artikel.	Zollfrei.
Darmsaiten	1 293
Droguen	202
Farben und Färbestoffe	8 243
Felle, rohe	51 347
Stahl	7 721
Andere Artikel	1 008
	69 814
Summe der eingeführten Artikel	851 319

Allgemeine Ausfuhr von Montreal.

Werthangabe in Amerikanischen Dollars.

I. Erzeugnisse von Canada.	
a. Produkte der Bergwerke:	
Phosphorsaurer Kalk	163 867
Kupfererz	6 910
Andere Artikel	2 042
	172 819
b. Produkte der Gewässer:	
Lachs, frischer	15 816
„ eingemachter	5 125
Heringe	6 481
Fische, andere	4 158
Hummer in Blechdosen	1 563
	33 143
c. Produkte der Wälder:	
Asche, Pott- und Perl-	331 429
Bauholz, Dielen	589 939
„ Bretter (Planks und Boards)	26 504
„ Stäbe	12 662
„ anderes	9 951
Andere Artikel	3 623
	974 108
d. Thiere und thierische Produkte:	
Pferde	530 888
Schafe	329 136
Hornvieh	2 303 939
Geflügel	9 389
Speck	290 590
Rindfleisch	48 544
Schweinefleisch	73 566
Zunge	4 119
Fleisch in Blechdosen	46 967
Butter	1 964 917
Käse	3 603 794
Eier	39 425
Felle, rohe	183 470
Häute	81 064
Schinken	2 883
Knochen	10 258
Talg	33 955
Andere Artikel	10 444
	9 567 348
e. Produkte des Ackerbaues:	
Bohnen	6 579
Kleie	13 998
Obst	217 091
Gerste	75 191
Roggen	397 589
Hafer	504 115
Erbsen	2 489 529
Weizen	2 408 939
Weizenmehl	809 027
Hafermehl	111 377
Heu	60 188
Hopfen	18 357
Sämereien	16 344
Kartoffeln	119 166
Gemüse, anderes	13 674
Ahornzucker	7 871
Andere Artikel	11 270
	7 280 305
f. Manufakturen:	
Ackergeräthschaften	2 844
Bücher	4 532
Baumwollwaaren	182
Fuhrwerke	9 469
Kleidungsstücke	1 409
Pelzwaaren	2 478
Tauwerk	1 986
Rindenextrakt	58 206
Leder, Ober- und Sohl-	217 699
„ Schuhe und Stiefel	56 890
„ andere Waaren	4 572
Nähmaschinen	1 995
Maschinerien	2 780
Musikalische Instrumente, Pianos	605
„ „ Orgeln	16 629
„ „ andere	3 869
Oelkuchen	7 476
Lumpen	4 406
Eisen und Eisenwaaren	104 564
Stahlwaaren	1 349
Zwieback	2 437
Tabak, fabrizirter	18 484
Möbel	1 402
Holzwaaren und andere Tischlerfabrikate	47 374
Wollwaaren	17 170
Seife	3 379
Spirituosen	3 786
Andere Artikel	107 001
	704 973
g. Andere Waaren:	
Effekten von Auswanderern	53 705
I. Summe der Erzeugnisse von Canada	18 786 401
II. Erzeugnisse anderer Länder	7 210 754
Summe der Ausfuhr von Montreal	25 997 155

In Montreal angekommene Seeschiffe.

	Anzahl.	Tonnengehalt.
Mit Ladung:		
Britische Dampfschiffe	301	425 918
„ Segelschiffe	130	49 723
Fremde Dampfschiffe	4	4 773
„ Segelschiffe	49	23 646
Mit Ballast:		
Britische Dampfschiffe	10	11 333
„ Segelschiffe	11	2 595
Summe	505	517 988

An Deutschen Schiffen verkehrten hier 6 mit 3113 Lasten. Sie kamen sämmtlich beladen an; 1 ging in Ballast aus.

VIII.]

New-Orleans.

Jahresbericht für 1881.

Nach den am Schluß des kommerziellen Jahrganges gemachten und veröffentlichten Aufstellungen zeigt die Bewegung des Handels in New-Orleans die folgenden Zahlen:

	Dollars.
für die Zufuhren aus dem Innern des Landes...	197 758 175
gegen im vorhergegangenen Jahre.....	179 771 600
für die Einfuhr von fremden Häfen.....	12 413 270
gegen im vorhergegangenen Jahre	10 915 042

Der Werth der Zufuhren der bedeutendsten Landesprodukte vertheilte sich wie folgt:

	Dollars.
Baumwolle	100 657 295
Zucker.....	20 084 883
Melasse.....	5 034 160
Mehl	4 015 375
Mais	6 434 114
Weizen	8 720 277
Hafer	1 578 180
Tabak in Blättern	2 027 200
Kautabak	1 347 860
Spirituosen.....	2 711 340
Schweinefett	901 695
Butter	1 260 114
Fleisch, geräuchertes	1 546 196
„ gesalzenes	705 020
„ trocken gesalzenes.....	1 875 247
Baumwollensamen	829 847
Häute.....	1 117 909
Steinkohle.....	1 302 989
Stäbe.....	406 000
Schafwolle.....	3 360 214

Die Hauptartikel der Zufuhren aus fremden Ländern ergaben folgende Beträge:

	Dollars.
Kaffee.....	4 447 154
Zucker.....	640 276
Weine.....	384 093
Bier	77 566
Branntwein und Liköre.....	74 216
Salz.....	186 610
Blechtafeln.....	543 904
Früchte und Nüsse	466 622
Baumwollenwaaren	278 326
Leinenwaaren	198 913
Seidenwaaren.....	44 960
Wollenwaaren.....	132 586
Porzellan- und Töpferwaaren.....	801 706
Glaswaaren.....	73 047
Eiserne Eisenbahnschienen.....	669 426
Stählerne Eisenbahnschienen.....	1 136 765
Eisen und Stahl in Stangen.....	414 942

Unter den Ausfuhrartikeln sind besonders hervorzuheben:

	für Dollars.
Baumwolle	85 729 091
Tabak.....	1 109 584
Mais	4 876 819
Weizen.....	8 706 400
Roggen	39 817
Mehl	797 168
Oelkuchen.....	1 053 489
Baumwollensamenöl.....	966 873
Stäbe.....	501 791

und davon gingen nach Deutschen Häfen:

Baumwolle	126 061 Ballen,
Tabak.....	7 610 Fässer,
Mais	1 045 694 Bushels.

Von den hier angekommenen 28 Deutschen Schiffen mit einem Tonnengehalt von 33 752, worunter 8 Dampfer, und von den am 1. Januar 1881 im Hafen anwesend gewesenen 7 gingen zurück:

nach Bremen	20,	Tonnengehalt	29 297,
„ Frankreich	5,	„	5 969,
„ Großbritannien.	4,	„	5 046,
„ Italien.....	1,	„	316,
„ Rußland.....	1,	„	1 261,
„ Spanien.....	1,	„	243,

im Ganzen also 33 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 43 408.

2 Deutsche Schiffe blieben am 1. Januar 1882 im Hafen anwesend.

Im Ganzen kamen seewärts hier an:

1 255 Fahrzeuge mit einem Gehalt von 1 422 726 Tonnen,

und gingen ab:

1 257 Fahrzeuge mit einem Gehalt von 1 402 496 Tonnen.

Die Flußschifffahrt beschäftigte 2 887 Dampfboote.

Von den hier angekommenen 1 828 Einwanderern wurden wieder, wie gewöhnlich, die größte Zahl, nämlich 1 268 weiterbefördert, hauptsächlich nach dem Staate Texas.

Die Raten der Frachten für Baumwolle nach Liverpool, worauf sich die Sätze nach allen anderen Häfen richten, schwankten zwischen 19/64 und 3/8 Cents pro Pfund und der Wechselkurs auf London zwischen 4 Dollars 76 Cents bis 4 Dollars 85 Cents für das Pfd. Sterl.

Im Februar 1882 kamen einige Eisenbahnwaggons direkt von San Francisco mit Californischen Produkten, hauptsächlich Weinen beladen, hier an. Die Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs von New-Orleans nach den westlichen Staaten hin bringt uns in erster Linie die Bodenprodukte dieser Lokalitäten, und kommt also nur dem Exporthandel zu gute; nach und nach muß aber dadurch auch der direkte Importationshandel an Ausdehnung gewinnen.

Im Fabrikwesen machen die Staaten Louisiana und Mississippi jetzt ganz erhebliche Fortschritte. Für den inländischen Verbrauch nimmt die Cigarren- und Tabaksfabrikation die erste Stelle ein, die Baumwollenspinnerei und -Weberei für grobe Artikel die zweite Baumwollensamenöl und die einschlagenden Produkte bilden bedeutende Gegenstände des Exporthandels nach Europäischen Häfen.

Das ungefähr 120 Meilen westlich von New-Orleans entfernte Steinsalzlager wird seit einiger Zeit in größerem Maßstabe von einer

diesfalls gebildeten Gesellschaft ausgebeutet, welche dem Eigenthümer des Grund und Bodens eine Abgabe, die sich nach der erbeuteten Quantität berechnet, zu entrichten hat. Das gewonnene Salz ist von ungewöhnlicher Reinheit; dasselbe braucht nur gemahlen zu werden, um für den Verbrauch tauglich zu sein. Die betreffende Grube scheint unerschöpflich zu sein. Der Preis des Salzes ist gegenwärtig: 75 Cents pro Sack von 200 Pfund für grob gemahlenes und 95 Cents pro Sack von 200 Pfund für fein gemahlenes.

VI.]

London.

Wirthschaftliche Verhältnisse in England 1880 und 1881.[1])

I. Ein- und Ausfuhrhandel überhaupt.

Die Nachweisungen über die Ergebnisse des Handels in 1881 zeigen, daß die Ausfuhren, wie dem Werthe nach, so auch und zwar hauptsächlich den Mengen nach zugenommen haben, daß dagegen die Einfuhren dem Werthe nach zurückgegangen sind. Im Vergleich zwischen den beiden Jahren 1881 und 1880 sind die Werthzahlen folgende:

	1881.[2]) Pfd. Sterl.	1880. Pfd. Sterl.	+ oder — in Pfd. Sterl.	+ oder — in pCt.
Gesammt-Einfuhr	395 656 350	411 210 056	— 15 553 706	— 3,8
Ausfuhr Britischer und Irischer Herkunft	233 938 919	223 060 416	+ 10 878 473	+ 4,9
Ausfuhr ausländischer und kolonialer Herkunft[3])	62 700 000	63 354 000	— 654 000	— 1,3

Zur Erklärung des Rückganges bei dem Werthe der Einfuhren läßt sich anführen, daß geringere Mengen sowohl von Rohmaterialien für die Fabrikation, wie von Nährstoffen erfordert wurden; denn von ersteren waren aus Anlaß der in 1880 stattgehabten starken Zufuhren noch Bestände vorhanden, welche auf 1881 übertragen werden konnten, die Zufuhr von Nährstoffen aber verminderte sich, weil der Bedarf durch die einheimische Produktion auskömmlicher befriedigt ward, als im Jahre zuvor.

Von Rohstoffen für Fabrikation wurden eingeführt:

	Menge in 1881.		+ oder — im Vergleich mit 1880. pCt.	Werthe in 1881. Pfd. Sterl.	+ oder — im Vergleich mit 1880. pCt.
Baumwolle, rohe	Centner	14 952 700	+ 2,7	43 501 600	+ 1,7
Flachs	"	1 781 800	— 6,0	3 398 300	— 16,7
Hanf	"	1 475 400	+ 11,7	2 168 500	+ 15,6
Häute, rohe	"	1 011 400	— 18,8	3 203 900	— 17,6
Indigo	"	81 200	+ 40,4	2 346 200	+ 38,2
Jute	"	4 949 400	+ 6,6	3 990 300	— 0,1
Seide, rohe	Pfund	2 907 500	— 20,9	2 468 400	— 21,3
Holz	Loads	5 535 100	— 10,8	13 981 400	— 16,6
Wolle	Pfund	477 044 800	— 2,9	25 825 800	— 1,3
Eisenerz	Tons	2 449 300	— 7,1	2 348 700	— 16,0
Blei	"	93 400	— 2,0	1 385 700	— 11,5
Pyriten	—	542 000	— 17,6	1 202 300	— 21,1
Zinn	Centner	40 700	+ 4,2	1 876 400	+ 8,0
Flachs- und Leinsamen	Quarters	1 829 800	+ 6,8	4 395 100	+ 0,1
Talg	Centner	1 192 700	— 9,5	2 101 500	— 9,1
Tabak, unverarbeiteter	Pfund	47 285 500	— 20,6	1 390 800	— 20,8
		Zusammen		120 080 600	— 3,5

---

[1]) Vergl. Hand. Arch. 1879 II. S. 485.

[2]) Die Zahlen für 1881 sind den Monatsnachweisungen der Zollverwaltung entnommen; sie sind nur ungefähr zutreffend. Die Veröffentlichung der berichtigten Zahlen erfolgt erst später in 1882.

[3]) Nach theilweiser Schätzung für 1881.

Die Werthe der Einfuhren von Nährstoffen waren:

	1881. Pfd. Sterl.	+ oder — im Vergleich mit 1880. Pfd. Sterl.
Schlachtvieh, lebendes	8 525 400	— 1 717 500
Speck	8 848 600	+ 98 100
Rindfleisch, gesalzenes und frisches	2 644 200	+ 244 900
Butter	10 861 600	— 1 260 600
Käse	5 228 700	+ 145 600
Weizen	31 466 800	+ 862 500
Hafer	3 781 000	— 1 165 400
Gerste	4 069 400	— 929 000
Eier	2 322 600	+ 81 300
Fisch, geräucherter oder gesalzener	1 828 100	+ 600 500
Schinken	1 831 600	— 352 300
Fleisch, verschiedenes	2 154 700	— 176 600
Kartoffeln	1 097 500	— 1 664 200
Reis	3 666 300	— 84 000
Schmalz	2 202 600	+ 348 400
Kaffee	5 156 300	— 1 705 700
Thee	11 344 800	— 267 400
Zucker, roher	20 245 600	+ 1 796 300
„ raffinirter	4 027 200	— 407 600
Wein	5 660 200	— 823 100
Spirituosen	1 676 000	— 303 100
Zusammen	158 237 500	— 7 183 700 = — 4,3 pCt.

Aus der folgenden Zusammenstellung ergeben sich die Mengen und Werthe der wichtigeren Ausfuhrartikel im Vergleich beider Jahre:

	Menge in 1881.		+ oder — im Vergleich mit 1880. pCt.	Werthe in 1881. Pfd. Sterl.	+ oder — im Vergleich mit 1880. pCt.
Bekleidungsgegenstände	—	—	—	3 710,500	+ 15,5
Alkali	Centner	6 823 700	— 0,9	2 096 300	— 12,6
Säcke	—	—	—	1 507 700	+ 3,8
Bier und Ale	Barrels	421 200	+ 2,2	1 724 800	— 0,5
Chemische Erzeugnisse	—	—	—	2 533 400	+ 6,2
Steinkohle	Tons	19 591 600	+ 4,6	8 793 900	+ 5,0
Kupfer	Centner	1 025 300	+ 4,7	3 438 600	+ 3,1
Baumwollengarn	Yards	254 963 700	+ 18,3	13 167 300	+ 10,6
Baumwollen Piece Goods	Pfund	4 776 736 600	+ 6,2	59 092 800	+ 2,4
Baumwollenzwirn	—	—	—	2 322 300	+ 12,0
Irdengeschirr	—	—	—	2 104 300	+ 6,3
Posamentier- und Putzwaaren	—	—	—	4 190 200	+ 8,1
Messer 2c.-Waaren	—	—	—	3 859 300	+ 9,6
Eisen und Stahl	Tons	3 818 300	+ 0,6	27 575 800	— 2,9
Leinengarn	Pfund	18 285 500	+ 11,0	1 057 200	+ 8,0
„ Piece Goods	Yards	170 545 300	+ 5,5	4 997 700	+ 0,5
Jutewaaren	„	205 048 700	+ 11,9	2 370 100	+ 5,1
Seide	—	—	—	2 564 700	+ 26,0
Stiefel und Schuhe	Dutzend Paar	555 400	+ 32,3	1 584 000	+ 23,6
Wollengarn	Pfund	29 719 900	+ 12,3	3 224 400	— 3,6
Wollenzeug	Yards	55 692 100	+ 11,3	7 552 000	+ 12,1
Worsted Stuffs	„	191 950 600	+ 1,1	7 234 200	— 2,7
Teppiche 2c.	„	9 709 700	+ 4,1	1 163 900	+ 2,6
Maschinen 2c.	—	—	—	9 943 600	+ 4,3

II. Ein- und Ausfuhr von Edelmetallen.

Von Edelmetallen (Gold und Silber) wurden im Vergleich der beiden Jahre 1879 und 1880

eingeführt:

	1879. Pfd. Sterl.	1880. Pfd. Sterl.	Abnahme in 1880. Pfd. Sterl.
Gold	13 368 675	9 454 861	3 913 814
Silber	10 786 863	6 799 022	3 987 841
Zusammen	24 155 538	16 253 883	7 901 655

ausgeführt:

	1879. Pfd. Sterl.	1880. Pfd. Sterl.	Abnahme in 1880. Pfd. Sterl.
Gold	17 578 818	11 828 822	5 749 996
Silber	10 006 094	7 060 681	3 945 413
Zusammen	28 584 912	18 889 503	9 695 409

Die Einfuhr hat sonach in 1880 um beinahe 8 Millionen abgenommen, und zwar in fast gleicher Theilung zwischen den beiden Metallen (von jedem um ungefähr 4 Millionen Pfd. Sterl.); in dieser

Beziehung zeigen die Vorgänge im Vergleich mit 1879 und 1878 eine bemerkenswerthe Abweichung. In 1879 wurden etwa 8¼ Millionen Pfd. Sterl. weniger als in 1878, darunter etwa 7½ Millionen Pfd. Sterl. in Gold weniger, eingeführt als in 1878.

Wird die Einfuhr in 1880 mit der Ausfuhr verglichen, so zeigt die folgende Zusammenstellung, daß Letztere die Erstere um etwa 2⅓ Millionen Pfd. Sterl. überstieg, sowie daß diese Zunahme fast völlig auf Gold entfiel. Die Differenz bei dem Silber ist verhältnißmäßig unbedeutend.

1880:

	Einfuhr. Pfd. Sterl.	Ausfuhr. Pfd. Sterl.	Ueberschuß der Ausfuhr. Pfd. Sterl.
Gold	9 454 861	11 828 822	2 373 961
Silber	6 799 022	7 060 681	261 659
Zusammen	16 253 883	18 889 503	2 635 620

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die Bewegungen im Verkehr mit Edelmetallen für die beiden Jahre 1879 und 1880 länderweise geordnet:

Gold:

	Eingeführt aus:		Ausgeführt nach:	
	1879. Pfd. Sterl.	1880. Pfd. Sterl.	1879. Pfd. Sterl.	1880. Pfd. Sterl.
Deutschland	90 000	216 000	2 924 000	126 000
Belgien	735 000	553 000	151 000	16 000
Frankreich	2 905 000	2 118 000	695 000	602 000
Portugal, den Azoren, Madeira	283 000	2 000	165 000	558 000
Spanien und den Kanarischen Inseln	191 000	27 000	693 000	440 000
Egypten	394 000	2 000	1 960 000	1 076 000
den Britischen Besitzungen in Südafrika	31 000	247 000	1 730 000	20
Britisch-Ostindien	1 465 000	1 000	218 000	865 000
China und Hongkong	809 000	14 000	—	150
Japan	1 047 000	1 180 000	62 000	—
Australien	3 184 000	3 612 000	86	10 000
den Vereinigten Staaten von Amerika	388 000	55 000	6 949 000	5 511 000
Südamerika, Mexiko	1 375 000	853 000	1 072 000	1 750 000

Silber:

	Eingeführt aus:		Ausgeführt nach:	
	1879. Pfd. Sterl.	1880. Pfd. Sterl.	1879. Pfd. Sterl.	1880. Pfd. Sterl.
Deutschland	784 000	407 000	1 723 000	466 000
den Niederlanden	8 000	4 000	134 000	267 000
Frankreich	2 346 000	2 068 000	722 000	173 000
Portugal, den Azoren, Madeira	213 000	3 000	95 000	9 000
Britisch-Ostindien	126 000	193 000	6 046 000	4 321 000
China und Hongkong	348 000	23 000	527 000	1 125 000
Australien	114 000	76 000	221 000	192 000
den Vereinigten Staaten von Amerika	2 595 000	1 198 000	614 000	33 000
Südamerika, Mexiko	3 815 000	2 582 000	595 000	142 000

Ausweislich der in dem Jahresberichte der Zollverwaltung für 1879 mitgetheilten Zusammenstellung sind von Edelmetallen, im gemünzten wie ungemünzten Zustande (Coin und Bullion), in den 22 Jahren von 1858 bis 1879 einschließlich überhaupt nach dem Vereinigten Königreiche ein- und von dort ausgeführt worden:

eingeführt ..... 647 861 367 Pfd. Sterl.,
ausgeführt ..... 555 263 121 „ „
mithin Ueberschuß der Einfuhr 92 598 246 Pfd. Sterl. oder durchschnittlich im Jahre 16,6 pCt. mehr Einfuhr.

III. Verkehr zwischen Deutschen und Britischen Häfen.

Für den Verkehr zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich dient einerseits die direkte Verbindung zwischen Deutschen und Britischen Häfen, andererseits die indirekte Beförderung über die Niederlande und Belgien. Was indessen auf dem letztgedachten Wege nach dem Vereinigten Königreiche eingeht oder von dort aus in der Richtung nach Deutschland über Niederländische und Belgische Häfen ausgeht, wird diesen beiden Ländern zugeschrieben, sowie umgekehrt der ganze Verkehr von und nach Deutschen Häfen den Antheil Deutschlands an der Britischen Handelsbewegung ausmacht, ohne Unterschied, welchem Ursprungs- oder Bestimmungslande die Waaren zugehören, wenn sie von Deutschen Häfen kommen oder dorthin gehen. Hieraus folgt, daß die Zahlenangaben in der Britischen Handelsstatistik über den angeblichen Verkehr mit Deutschland ganz illusorische sind; sie entsprechen durchaus nicht der Wirklichkeit. Die folgenden Werthangaben enthalten nur die Zahlen betreffs des zur See vermittelten Verkehrs:

A. Waaren-Einfuhr aus Deutschen Häfen nach dem Vereinigten Königreiche (mit Weglassung von 000).

Jahr.	Werth: Pfd. Sterl.	Prozent vom Totalimport.	Jahr.	Werth: Pfd. Sterl.	Prozent vom Totalimport.	Jahr.	Werth: Pfd. Sterl.	Prozent vom Totalimport.
1866	19 089	6,5	1871	19 263	5,8	1876	21 115	5,6
1867	18 907	6,9	1872	19 232	5,4	1877	26 270	6,7
1868	18 173	6,2	1873	19 927	5,4	1878	23 571	6,4
1869	18 354	6,2	1874	19 947	5,4	1879	21 605	6,0
1870	15 404	5,1	1875	21 836	5,8	1880	24 355	5,9
Zus. in 5 Jahren	89 927	6,1	Zus. in 5 Jahren	100 205	5,6	Zus. in 5 Jahren	116 916	6,1

In den 15 Jahren: 307 048 Pfd. Sterl.
In Prozenten: 5,9.

B. **Waaren-Ausfuhr aus Britischen Häfen nach Deutschen Häfen** (mit Weglassung von 000).

Jahr.	Werthe der Exporte. Ausländischen und kolonialen Ursprungs. Pfd. Sterl.	Britischen Ursprungs. Pfd. Sterl.	Zusammen. Pfd. Sterl.	In Prozenten des Totalexports.
1866	9 337	15 768	25 105	10,5
1867	9 325	20 543	29 868	13,2
1868	9 536	22 774	32 310	14,2
1869	9 230	22 842	32 072	13,5
1870	7 650	20 416	28 066	11,5
In den 5 Jahren..	45 078	102 343	147 421	12,6
1871	11 060	27 434	38 494	13,6
1872	11 531	31 619	43 150	13,7
1873	9 439	27 270	36 709	11,8
1874	10 328	24 800	35 128	11,8
1875	10 834	23 288	34 122	12,1
In den 5 Jahren..	53 192	134 411	187 603	12,6
1876	9 653	20 082	29 735	11,6
1877	9 308	19 642	28 950	11,5
1878	9 713	19 457	29 170	11,9
1879	11 032	18.592	29 624	11,9
1880	12 112	16 944	29 056	10,1
In den 5 Jahren..	51 818	94 717	146 535	11,4
In den 15 Jahren.	150 088	331 471	481 559	12,2

IV. Versorgung mit Nährstoffen.

Diejenigen Zufuhren von außerhalb, welche Großbritannien und Irland über die eigene Produktion hinaus zur Verpflegung der Bevölkerung ꝛc. erfordern, zerfallen zu fünf Sechstheilen oder 82,4 pCt. in solche, welche nichtbritischen Ländern entstammen, zu einem Sechstheile aber oder 17,6 pCt. in die aus Britischen Kolonien und Besitzungen angebrachten.

Die folgende Zusammenstellung veranschaulicht in Prozenten des Werthes der Einfuhren, in welcher Weise die einzelnen Länder in 1880 Nährstoffe an das Vereinigte Königreich abgegeben haben.

A. **Ausland.**

Hauptartikel.	Rußland. pCt.	Schweden. pCt.	Dänemark. pCt.	Deutschland. pCt.	Niederlande. pCt.	Belgien. pCt.	Frankreich. pCt.	Spanien. pCt.	Portugal. pCt.	Rumänien. pCt.	China. pCt.	Westindische (nichtbritische) Inseln. pCt.	Vereinigte Staaten von Amerika. pCt.	Sonstige Länder. pCt.
Thiere, lebende:														
Ochsen, Kühe, Kälber	—	2,3	15,2	7,0	3,4	—	0,5	5,4	4,9	—	—	—	47,2	0,3
Schafe und Lämmer	—	0,6	7,8	36,6	39,0	1,0	—	—	—	—	—	—	7,1	0,3
Schinken und Speck...	—	—	0,7	10,1	—	—	—	—	—	—	—	—	87,9	0,1
Butter	0,5	3,4	14,6	5,2	33,6	2,5	23,3	—	—	—	—	—	11,1	1,0
Käse	—	—	—	—	15,9	—	1,0	—	—	—	—	—	67,0	1,0
Kakao	—	—	—	2,9	6,3	0,2	8,4	—	0,8	—	—	2,1	1,4	29,9
Kaffee	—	—	—	0,5	1,1	0,4	0,8	—	0,2	—	—	1,4	2,4	31,0
Getreide und Mehl:														
Weizen	5,1	—	—	3,2	—	—	—	—	—	0,2	—	—	65,9	5,3
Gerste	10,4	4,5	20,7	26,0	1,3	—	10,4	—	—	15,9	—	—	3,4	6,3
Hafer	54,0	30,9	2,7	0,9	1,5	—	—	—	—	—	—	—	0,4	1,3
Mais	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—	5,0	—	—	83,2	0,6
Weizenmehl	0,8	—	3,0	9,8	—	—	2,8	—	—	—	—	—	62,4	14,1
Eier	—	—	5,3	17,1	3,3	13,2	57,0	1,3	0,3	—	—	—	—	0,2
Fleisch aller Art, gesalzen, frisch ꝛc.	—	—	0,5	1,1	4,7	3,0	0,4	—	—	—	—	—	81,0	2,6
Kartoffeln	—	—	—	60,3	4,6	1,4	16,8	—	1,3	—	—	—	0,3	0,3
Reis	—	—	—	2,1	1,8	—	—	—	—	—	—	—	—	12,6
Gewürze aller Art	—	—	—	0,3	3,0	—	—	—	—	—	11,4	—	—	6,7
Spirituosen aller Art .	—	—	0,2	3,0	5,3	—	64,5	—	—	—	—	1,0	0,5	1,4
Zucker, raffinirter	—	—	—	7,7	28,8	3,5	52,8	—	—	—	—	—	3,6	3,6
Desgl, nicht raffinirter	—	—	—	25,6	1,2	2,9	0,8	—	—	—	1,6	4,5	—	34,8
Thee	—	—	—	—	1,0	—	—	—	—	—	71,9	—	0,2	0,2
Tabak aller Art	—	—	—	3,0	9,4	1,2	1,0	—	—	—	2,6	27,4	47,0	6,3
Wein aller Art	—	—	—	1,0	5,4	0,2	50,8	22,9	16,0	—	—	—	—	2,7

Ausland überhaupt.

Hauptartikel.	Betrag (ohne 000). Pfd. Sterl.	Prozent vom Total.	Hauptartikel.	Betrag (ohne 000). Pfd. Sterl.	Prozent vom Total.
Thiere, lebende:			Eier	2 183	97,7
Ochsen, Kühe, Kälber	6 717	86,2	Fleisch aller Art, gesalzen, frisch ꝛc.	5 078	93,3
Schafe und Lämmer	2 094	92,4	Kartoffeln	2 419	85,0
Schinken und Speck	10 853	98,8	Reis	621	16,5
Butter	11 561	95,2	Gewürze aller Art	270	21,4
Käse	4 325	84,9	Spirituosen aller Art	1 591	75,9
Kakao	493	52,0	Zucker, raffinirter	4 437	100,0
Kaffee	2 598	37,8	Desgl., nicht raffinirter	13 173	71,4
Getreide und Mehl:			Thee	8 516	73,3
Weizen	24 409	79,7	Tabak aller Art	2 818	97,3
Gerste	4 958	98,9	Wein aller Art	6 402	99,0
Hafer	4 527	91,7			
Mais	10 193	91,3		138 321	
Weizenmehl	8 085	92,9			

B. **Britische Besitzungen.**

Hauptartikel.	Britisch-Ostindien. pCt.	Australien. pCt.	Westindien und Guiana. pCt	Nordamerikanische. pCt.	Andere. pCt.	Britische Besitzungen überhaupt. Betrag (ohne 000). Pfd. Sterl.	Britische Besitzungen überhaupt. Prozent vom Total.	C. Ausland u. Inland zusammen. Betrag (ohne 000). Pfd. Sterl.	C. Ausland u. Inland zusammen. Prozent.
Thiere, lebende:									
Ochsen, Kühe, Kälber	—	—	—	13,2	0,6	1 077	13,8	7 794	100
Schafe und Lämmer	—	—	—	7,6	—	172	7,6	2 266	100
Schinken und Speck	—	—	—	1,2	—	133	1,2	10 986	100
Butter	—	0,1	—	4,6	0,1	580	4,8	12 141	100
Käse	—	—	—	15,1	—	767	15,1	5 092	100
Kakao	—	—	48,0	—	—	454	48,0	947	100
Kaffee	16,6	—	4,9	—	40,7	4 263	62,2	6 861	100
Getreide und Mehl:									
Weizen	5,7	7,8	—	6,8	—	6 213	20,3	30 622	100
Gerste	—	1,1	—	—	—	53	1,1	5 011	100
Hafer	—	2,9	—	5,4	—	408	8,3	4 935	100
Mais	—	—	—	8,7	—	970	8,7	11 163	100
Weizenmehl	—	2,5	—	4,6	—	621	7,1	8 706	100
Eier	—	—	—	—	2,3	52	2,3	2 235	100
Fleisch aller Art, gesalzen und frisch	—	6,1	—	0,6	—	366	6,7	5 444	100
Kartoffeln	—	—	—	1,1	13,9	428	15,0	2 847	100
Reis	83,5	—	—	—	—	3 134	83,5	3 755	100
Gewürze aller Art	16,1	—	10,5	—	52,0	992	78,5	1 262	100
Spirituosen aller Art	—	0,1	23,8	—	0,2	505	24,1	2 096	100
Zucker, raffinirter	—	—	—	—	—	—	—	4 437	100
Desgl., nicht raffinirter	2,0	—	24,5	—	2,1	5 285	28,6	18 458	100
Thee	26,5	—	—	—	0,2	3 097	26,7	11 613	100
Tabak aller Art	1,3	—	0,4	—	0,4	59	2,1	2 877	100
Wein aller Art	0,1	0,2	—	—	0,7	64	1,0	6 466	100
				Zusammen		29 693	—	168 014	—

V. Berichtigung der Handelsbilanz.

Zwei Beiträge zu der viel erörterten Frage darüber, welche Bedeutung den Werthangaben der Handelsstatistik für die Berechnung der sog. Handelsbilanz (Verhältniß zwischen dem Werthe der Einfuhr und dem der Ausfuhr) beizumessen sei, finden sich in dem Economist von 1881[1]) und 1882[2]).

A. Daß die Werthangaben so, wie sie in den jährlichen Nachweisungen über den Handel des Vereinigten Königreichs zur Veröffentlichung gelangen (und u. A. auch oben mitgetheilt wurden), der Berichtigung bedürfen, namentlich dann, wenn sie vergleichsweise benutzt werden sollen, ist bekannt; sie erfordern, allgemein gesprochen, bei den Zahlen der Einfuhr eine Abminderung, und zwar um etwa 5 pCt., bei den Zahlen der Ausfuhr aber eine Erhöhung um etwa 10 pCt., wenn beiderseitig die Beträge zur Berücksichtigung gelangen sollen, welche als Kosten ꝛc. bei der Deklarirung zur Einfuhr mit-

[1]) Jahresbericht für 1880, Beilage zu Nr. 1959.
[2]) Jahresbericht für 1881, Beilage zu Nr. 2008.

berechnet sind, bei der Deklarirung zur Ausfuhr aber außer Betracht gelassen zu werden pflegen. Erst nach Bewerkstelligung eines derartigen Ausgleichungsverfahrens können vergleichsfähige und mithin ungefähr verwerthbare Zahlen einander gegenübergestellt werden.

In diesem Sinne ward mit den bezüglichen Angaben für die Jahre 1873 bis 1880 verfahren; die folgende Zusammenstellung zeigt das Ergebniß in Millionen Pfund Sterling.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
	Einfuhr.			Ausfuhr.				Verhältniß der Einfuhr zur Ausfuhr in Prozenten.			Ueberschuß der Einfuhr.	
				Deklarirter Werth				Deklarirter Werth			Deklarirter	Berichtigter
	Deklarirter Werth.	— 5 pCt.	Berichtigter Werth.	Britischer Erzeugnisse.	Ausland und Kolonial.	+ 10 pCt.	Berichtigter Werth.	Britischer Erzeugnisse.	Ausland und Kolonial.	Berichtigter Werth.	Werth.	
	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	pCt.	pCt.	pCt.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
1873.....	371	18	353	255	56	31	342	70	15	97	60	11
1874.....	370	18	352	240	58	30	328	65	15	93	72	34
1875.....	374	19	354	223	58	28	310	60	15	90	93	44
1876.....	375	19	356	200	56	26	282	53	14	78	120	74
								62	15	90	345	163
1877.....	394	19	375	196	54	25	275	50	14	73	144	100
1878.....	368	18	350	192	55	26	273	52	16	78	121	77
1879.....	362	18	344	191	54	24	270	51	16	78	117	74
1880.....	410	20	390	223	53	27	303	54	13	77	134	87
								52	14	76	516	338

Als Spalten, in denen die entscheidenden Ergebnisse enthalten sind, verdienen einerseits die mit 9, 10, 11, andererseits die mit 12, 13 bezifferten Beachtung; es erhellt aus ihnen, daß das Verhältniß der Ausfuhren zu den Einfuhren, welches sich unter Zugrundelegung der deklarirten Werthe für 1873 bis 1876 auf 77 pCt. (nämlich 62 pCt. + 15 pCt.) stellt, nach stattgehabter Berichtigung der Werthe 90 pCt. ausmacht; für die Jahre 1877 bis 1880 ergeben sich statt 66 pCt. (nämlich 52 pCt. + 14 pCt.) 76 pCt. Aehnlich zeigen die Spalten 12 und 13, daß der nach den deklarirten Werthen vorhandene Ueberschuß der Einfuhr über die Ausfuhr, welche sich für die Zeit von 1873 bis einschließlich 1876 auf 345 Millionen Pfd. Sterl. beziffert, bei Anwendung der berichtigten Werthzahlen auf 163 Millionen Pfd. Sterl. heruntersinkt; für die Jahre 1877 bis einschließlich 1880 machte der Ueberschuß der deklarirten Werthe 516 Millionen Pfd. Sterl., der der berichtigten dagegen nur 338 Millionen aus, so daß also für die acht Jahre der unter Zugrundelegung der deklarirten Werthe vorhandene Ueberschuß von 861 Millionen Pfd. Sterl. auf 501 Millionen Pfd. Sterl. herabsinkt.

B. Unter Benutzung der jeweilig geltenden Preisangaben aufgemacht, lauten die Summen für den Exporthandel, wenn etwa die letztverflossenen Jahre mit 1872 zusammengestellt werden:

1872:	1879:	1880:	1881:
Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
256 260 000	191 530 000	223 060 000	233 940 000.

Man müßte sonach annehmen, daß in 1879 um etwa 66 Millionen Pfd. Sterl., in 1881 um etwa 22 Millionen Pfd. Sterl. Werthe weniger als in 1872 ausgeführt wurden, auch wohl um so viel weniger produzirt ward. Allein soweit in den Handelsnachweisungen Mengenangaben vorkommen, zeigen dieselben durchaus, daß mehr, nicht weniger, ausgeführt ward; bei genauerer Berechnung stellt sich heraus, daß die Zunahme, der Menge nach, betragen hat:

in 1879, verglichen mit 1872 ..... 4½ pCt.;
„ 1880, „ „ 1872 ..... 17 „
„ 1881, „ „ 1872 ..... 29 „

Der Menge nach betrug die Ausfuhr in 1881 reichlich 10 pCt. mehr, als in 1880.

Wenn nun die Mengen unter Anwendung eines einheitlichen Maßstabes (als solcher dient hier der Durchschnitt aller Preise in der Zeit von 1871 bis 1880) berechnet werden, so ergeben sich, im Gegensatze zu den obigen Zahlen der Handelsstatistik, folgende:

1872:	1879:	1880:	1881:
Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
220 490 000	230 050 000	258 530 000	285 530 000

mithin in 1879 um etwa 10 Millionen Pfd. Sterl., in 1881 um etwa 65 Millionen Pfd. Sterl. mehr, statt weniger als oben. Das Ergebniß ist dann, daß in den letzten Jahren zu geringeren Preisen um so mehr Waaren ausgeführt, sonach die Waaren um so viel wohlfeiler verkauft worden sind. Wie sehr bei derartigen Untersuchungen die Schwankungen in den Waarenpreisen zur Sprache kommen, zeigt sich u. A. auch darin, daß, verglichen mit den Werthangaben, welche sich herausstellen, wenn der vorhin angewendete Maßstab, nämlich der Durchschnitt aller Preise in den Jahren 1872 bis 1880, benutzt wird, die Werthzahlen der amtlichen Handelsstatistik für 1872 um 16,2 pCt. höher, die für 1879, 1880 und 1881 aber um bezw. 16,7 pCt., 13,7 pCt. und 18,1 pCt. niedriger stehen.

Die hier eingeschaltete Zusammenstellung dient zur Veranschaulichung der Ergebnisse derartiger Berechnungen.

Werthe der Ausfuhren aus dem Vereinigten Königreiche in 1881.

Die Kolonne I weist die Werthzahlen der amtlichen Handelsstatistik mit Weglassung von 000 auf.

Die Kolonne II zeigt den Durchschnittspreis der betreffenden Waarengattung für die Jahre 1872 bis 1880.

Die Kolonne III zeigt mit Weglassung von 000 den Betrag, welchen die Ausfuhrwerthe haben würden, wenn statt der wirklich benutzten Preiszahlen die Durchschnittszahlen benutzt worden wären.

	I. Pfd. Strl.	II.			III. Pfd. Strl.
Alkali	2 096	Centner	Schill.	8,76	2 989
Pferde	380	Stück	Pfd. Sterl.	64,30	394
Feuerwaffen	317	„	„	1,38	348
Schießpulver	367	Pfund	Pence	6,09	365
Säcke, leere	1 508	Dutzend	Schill.	6,98	1 908
Bier und Ale	1 725	Barrel	Pfd. Sterl.	4,13	1 739
Bücher, gedruckte	1 101	Centner	„	10,65	1 171
Butter	205	„	„	6,19	204
Lichte	138	Pfund	Schill.	0,68	171
Eisenbahnwagen	226	Stück	Pfd. Sterl.	99,74	266
Steinkohle ꝛc.	8 794	Ton	Schill.	12,53	12 274
Tauwerk	333	Centner	Pfd. Sterl.	2,72	356
Baumwolle:					
Garn	13 167	Pfund	Pence	15,00	15 935
Waaren, Piece Goods, unbedruckt	37 166	Yard	„	3,04	42 585
desgl. bedruckt	21 226	„	„	4,45	25 682
„ gemischt	700	„	„	8,08	998
„ andere	6 830	im Verhältniß			8 053
Hering	1 226	Barrel	Pfd. Sterl.	1,47	1 180
Glas:					
Scheiben	213	Quadratfuß	Schill.	2,24	315
Flint-	291	Centner	„	54,19	361
gewöhnl. Flaschen	319	„	„	10,34	336
andere Arten	131	„	„	29,00	185
Leinen:					
Garn	1 057	Pfund	Pence	15,53	1 183
Waaren, weiß u. unbedruckt	4 837	Yard	„	7,35	5 054
desgl. bedruckt	161	„	„	7,71	177
„ Segeltuch ꝛc.	166	„	„	13,50	186
„ andere	680	im Verhältniß			721
Jute-Garn	237	Pfund	Pence	3,79	274
„ Waaren	2 370	Yard	„	3,42	2 922
Leder:					
rohes	1 466	Centner	Pfd. Sterl.	8,19	1 486
Stiefel u. Schuhe	1 584	Dtzd. Paar	Schill.	62,30	1 730
andere Waaren	406	Pfund	„	3,87	404
Hüte aller Art	1 124	Dutzend	„	26,50	1 358
Metalle:					
Eisen:					
altes	490	Ton	Pfd. Sterl.	4,86	603
Erz ꝛc.	4 100	„	„	3,71	5 491
Stab- ꝛc.	2 015	„	„	9,26	2 729
Schienen	5 664	„	„	9,23	7 575
Draht	1 001	„	„	17,30	1 300
Reife ꝛc.	3 412	„	„	14,53	4 439
Verzinntes	4 147	„	„	24,36	5 906
Guß- ꝛc.	3 966	„	„	16,17	4 721
Stahl:					
roher	1 873	„	„	31,83	5 329
Waaren	908	„	„	65,05	1 052
Metalle:					
Kupfer:					
rohes	1 231	Centner	Pfd. Sterl.	4,00	1 499
verarbeitetes ꝛc.	1 002	„	„	3,60	1 193
anderes	1 206	„	„	4,47	1 427
Messing aller Art	384	„	„	5,00	466
Blei: Erz, Platten ꝛc.	679	Ton	„	20,50	884
Zinn, rohes	460	Centner	„	5,00	480
Zink, rohes und verarbeitetes	118	„	„	1,03	159
Oelsämereien	1 446	Gallon	Schill.	2,38	1 593
Papier (ausschließl. Tapeten)	1 246	Centner	Pfd. Sterl.	2,81	1 560
Salz	587	Ton	Schill.	13,29	669
Seife	398	Centner	Pfd. Sterl.	1,24	439
Spirituosen, Britische	769	Gallon	Schill.	4,08	557
Zucker, raffinirter	1 074	Centner	Pfd. Sterl.	1,31	1 190
Wolle:					
rohe, Britische	893	Pfund	Pence	18,78	1 101
Garn u. Worsted	3 224	„	„	33,80	4 186
Waaren, Tuche ꝛc.	7 552	Yard	„	37,11	8 604
„ Flanelle	390	„	„	12,33	464
„ Decken	582	„	„	24,25	642
„ Teppiche	1 164	„	„	34,40	1 392
Worsted Stuffs	7 234	„	„	10,90	8 718
Wollene Waaren anderer Art	1 200	im Verhältniß			1 429
Zusammen	172 962				211 107
Sämmtliche sonstige Artikel	60 977	im Verhältniß			74 425
Ueberhaupt	233 939				285 532

VI. Landwirthschaftliche Statistik.

In Ansehung der landwirthschaftlichen Statistik liegen die folgenden amtlichen Angaben vor:

1) In Großbritannien waren bestellt Acres:

	Weizen.	Gerste.	Hafer.	Kartoffeln.	Hopfen.
1881	2 806 057	2 442 405	2 901 135	579 431	65 128
1880	2 909 438	2 467 441	2 796 905	550 932	66 705
1879	2 890 244	2 667 176	2 656 628	541 344	67 671
	Zunahme (+) oder Abnahme (—)				
1881 gegen 1880	— 103 381 oder — 3,6 pCt.	— 25 036 oder — 1,0 pCt.	+ 104 230 oder + 3,7 pCt.	+ 28 499 oder + 5,2 pCt.	— 1577 oder — 2,4 pCt.
1880 gegen 1879	— 84 187 oder — 2,9 pCt.	— 224 771 oder — 8,4 pCt.	+ 244 507 oder + 9,2 pCt.	+ 38 087 oder + 7,0 pCt.	— 2513 oder — 3,8 pCt.

2) Der Viehstand war in Großbritannien:

	Hornvieh. Stück.	Schafe. Stück.	Lämmer. Stück.	Schafe und Lämmer zusammen. Stück.	Schweine. Stück.
1881..	5 911 524	16 143 893	8 438 261	24 582 154	2 048 034
1880..	5 912 046	17 186 011	9 433 039	26 619 050	2 000 842
1879..	5 856 356	18 172 209	9 984 871	28 157 080	2 091 559
	Zunahme (+) oder Abnahme (−)				
1881.. gegen 1880..	— 522 oder — pCt.	—1 042 118 oder — 6,1 pCt.	— 994 778 oder — 10,5 pCt.	—2 036 896 oder — 7,7 pCt.	+ 47 192 oder + 2,4 pCt.
1880.. gegen 1879..	+ 55 168 oder + 0,9 pCt.	—2 028 316 oder — 11,2 pCt.	—1 546 610 oder — 15,5 pCt.	—3 574 926 oder — 12,7 pCt.	— 43,525 oder — 2,1 pCt.

3) Getreidepreise in England und Wales pro Quarter:

Fünfjähriger Durchschnitt.	Weizen. Schill.	Pce.	Gerste. Schill.	Pce.	Hafer. Schill.	Pce.
1840 bis 1844	57	10	31	11	21	3
1845 „ 1849	54	—	34	5	23	4
1850 „ 1854	48	9	29	—	20	6
1855 „ 1859	57	8	36	11	25	5
1860 „ 1864	49	9	34	4	22	4
1865 „ 1869	53	8	38	—	24	11
1870 „ 1874	55	—	38	1	25	1
1875 „ 1879	47	8	35	6	25	4

4) Verkauft wurden:

	Weizen. Quarters.	Gerste. Quarters.	Hafer. Quarters.	Durchschnittspreise. Weizen. Schill.	Pce.	Gerste. Schill.	Pce.	Hafer. Schill.	Pce.
1881	1 738 255	1 631 504	211 445	45	4	35	11	21	9
1880	1 607 908	1 591 925	164 791	44	4	33	1	23	1
1879	2 022 124	1 421 243	161 692	43	10	34	—	21	9
1878	2 141 759	1 732 075	184 041	46	5	40	2	24	4
1877	1 942 688	1 795 049	176 092	56	9	39	8	25	11

VII. Eisen, Stahl, Kupfer, Zinn, Blei, Steinkohle.

A. Eisen.

Jahr.	Eisenförderung in Großbritannien. Tons.	Gesammt-Ausfuhr. (Eisen aller Art.) Tons.	Verbrauch im Inlande. Tons.	Vorräthe in Schottland und Nordengland. Tons.
1881..	8 100 000	3 818 338	4 033 616	1 318 170
1880..	7 749 233	3 787 271	3 919 724	1 070 124
1879..	5 995 337	2 883 454	3 100 304	1 027 886
1878..	6 381 051	2 296 860	3 877 651	1 016 337
1877..	6 608 664	2 346 370	3 998 028	809 797

Der bedeutenden Geschäftsentwickelung ungeachtet, blieben die Preise in 1881 niedrig; die in den letztverflossenen Jahren stattgehabte beträchtliche Zunahme der Produktion ist die Hauptursache davon. Selbst in der Zeit von 1870 bis 1872, Jahre, in denen die Eisenproduktion einen vorher nicht gekannten Aufschwung nahm, war die Zunahme nicht so groß, als in den letzten drei Jahren; sie betrug damals 778 614 Tons — nämlich in 1872 6 741 929 Tons, in 1870 5 963 315 Tons —, sie betrug jetzt 2 104 663 Tons — nämlich in 1881 8 100 000 Tons gegen 5 995 337 Tons in 1879. Räumlich vertheilt sich die Zunahme der Produktion in 1881 auf sämmtliche Eisenbezirke des Landes; am beträchtlichsten war sie in Cleveland, Lincolnshire, West-Cumberland und Südwales, am geringsten in Süd-Staffordshire und in Schottland. Der Cleveland-Bezirk nimmt überhaupt die erste Stelle ein; die Gesammtproduktion des Jahres war 2 670 339 Tons gegen 2 510 853 Tons in 1880, und zwar waren von jenen 2 670 339 Tons: 1 998 824 Tons gewöhnliches Cleveland-Eisen, 671 515 Tons aber Hämatit-Eisen. Die Gesammtausfuhren waren 931 411 Tons,

gegen 960 581 „ in 1880, und von jenen 931 411 Tons wurden wiederum verschifft:

nach anderen Theilen des Vereinigten Königreichs 501 100 Tons,
„ dem Auslande ..... 430 200 „

Vorräthig waren am 31. Dezember 1881 378 170 Tons, gegen 379 301 Tons am Jahresschlusse zuvor. Der Preis bezifferte sich zu Anfang 1881 auf 41 Schill. für Nr. 3 und sank bis auf 36 Schill. im Mai, um von diesem Stande sich allmälig bis zum Jahresschlusse wieder auf 43 Schill. 3 Pce. zu heben. Die Schottische Eisenproduktion wird auf 1 760 000 Tons in 1881 gegen 1 049 000 Tons in 1880 geschätzt; verschifft wurden nach dem Auslande, küstenweise, 549 529 Tons, gegen 641 048 Tons im Jahre zuvor, eine Abnahme, die von der Verminderung der Ausfuhren nach den Vereinigten Staaten herrührt. Die hier eingeschaltete Zusammenstellung zeigt das Nähere in der Beziehung, wie sie andererseits auch ersichtlich macht, daß die Ausfuhr von Schottischem Roheisen nach anderen Ländern, mit Ausschluß der Vereinigten Staaten von Amerika, neuerlich wieder zugenommen hat.

Verschiffungen von Schottischem Roheisen nach dem Auslande.

Jahr.	Ueberhaupt. Tons.	Davon nach den Vereinigten Staaten. Tons.	Nach anderen Ländern. Tons.
1881	356 115	106 777	249 344
1880	440 200	234 343	205 857
1879	340 385	139 497	200 888
1878	233 908	15 691	218 217
1877	274 409	30 931	243 478

Der Preis stellte sich zu Anfang des Jahres 1881 auf 53 Schill. 9 Pce. und sank dann gegen Ende Mai auf 45 Schill.; er stieg wieder bis zum September — 51 Schill. 10½ Pce. —, um im Oktober 53 Schill. 6 Pce. zu erreichen. Am Jahresschlusse wurden 51 Schill. 10 Pce. notirt. Noch vortheilhafter als für Roheisen gestaltete sich die Geschäftslage in 1881 für fabrizirtes Eisen. Welsh bars, die im Januar an Ort und Stelle im Preise von 5 Pfd. Sterl. 2 Schill. 6 Pce. bis 5 Pfd. Sterl. 5 Schill. standen, erzielten gegen Jahresschluß 6 Pfd. Sterl. bis 6 Pfd. Sterl. 5 Schill. Eisenschienen blieben stationär zu ungefähr 5 Pfd. Sterl. 10 Schill., weil die niedrigen Preise des Stahls sich geltend machten. Am deutlichsten erkennbar aber ward die vermehrte Nachfrage nach fabrizirtem Eisen in dem Bezirke von Middlesborough, weil dort die Nachfrage zu Zwecken des Schiffbaues sich besonders entwickelte.

In jener Gegend wurden produzirt:

	1881. Tons.	1880. Tons.	1879. Tons.
von fabrizirtem Eisen überhaupt	550 000	508 434	293 700
darunter Schiffsplatten	375 000	316 720	173 600

Die Produktion von Hämatit-, Pig- und Stahlschienen, Platten, Reifen ꝛc. hat guten Fortgang gehabt. Von ausländischen Erzen wurden in 1881 2 449 277 Tons angebracht, und die aus Englischen und ausländischen Erzen hergestellte Menge Bessemer-Roheisen hat schwerlich weniger als 2 500 000 Tons, etwa ein Drittel der Gesammtproduktion des Landes, ausgemacht. Etwa 250 000 Tons Bessemer-Pigs wurden nach den Vereinigten Staaten verschifft, wohin außerdem noch etwa 130 000 Tons Wolfs Stahl und 195 293 Tons Stahlschienen gingen. Was Stahlplatten für den Schiffbau angeht, so ist zu erwähnen, daß in 1881 36 Dampfschiffe mit 72 995 Tonnen Brutto aus Stahl hergestellt worden sind, nämlich:

Wo gebaut.	Erstes Halbjahr. Zahl.	Erstes Halbjahr. Brutto-Tonnengehalt.	Zweites Halbjahr. Zahl.	Zweites Halbjahr. Brutto-Tonnengehalt.
Clyde	7	18 291	10	25 479
Tyne	4	868	1	1 176
Belfast	3	8 508	3	10 124
Liverpool	2	2 463	2	3 539
London	—	—	2	157
Hull	—	—	1	1 470
Leith	—	—	1	920
Total...	16	30 130	20	42 865

Der Bau von Stahlschiffen ist für praktische Zwecke auf den Clyde, Liverpool und Belfast beschränkt. Der vorstehend nachgewiesene Brutto-Tonnengehalt von Stahlschiffen macht ungefähr 11 pCt. des Gesammt-Brutto-Tonnengehalts der Eisen- und Stahlschiffe überhaupt aus. Es wurden nämlich in 1881 im Ganzen 455 Dampfschiffe aus Stahl und Eisen mit 659 925 Tons brutto gebaut, und zwar in folgender Vertheilung auf die einzelnen Häfen:

Häfen.	Erstes Halbjahr. Zahl.	Erstes Halbjahr. Brutto Tons.	Zweites Halbjahr. Zahl.	Zweites Halbjahr. Brutto Tons.
Am Clyde	58	94 834	61	97 636
„ Tyne	45	58 499	51	76 832
Sunderland	29	45 764	39	66 637
Hartlepool	14	23 076	17	28 903
Middlesborough	6	9 292	3	6 231
Stockton	5	9 092	7	12 586
Whitby	2	2 814	3	5 735
London	8	602	7	474
Liverpool	7	8 886	9	14 260
Barrow	1	8 522	8	17 661
Belfast	7	10 569	5	11 090
Hull	3	5 766	3	4 572
Southampton	—	—	3	4 688
Whitehaven	2	517	2	2 828
Aberdeen	5	5 063	2	3 210
Grangemouth	1	180	4	1 092
Dundee	5	7 863	4	5 823
Leith	5	3 161	4	2 412
Sonst	5	955	12	1 870
Ueberhaupt....	211	295 385	244	364 540

An eisernen Segelschiffen wurden 54 von zusammen 69 958 Tonnen gebaut.

B. Kupfer.

Die folgende Zusammenstellung hat die Preisfluktuationen, sowie statistischen Angaben betreffs des Geschäfts in Kupfer zum Gegenstande.

1881.

	Januar.	April.	Juli.	Oktober.	Dezember.
Werth, Chile. Pfd. Sterl.	62	59	59	63. 5.	71
Verladungen. Tons	5 689	3 646	7 997	7 848	8 425
Anscheinender Vorrath... „	60 857	61 685	59 095	53 812	50 598

Die Vorräthe waren:

	1. Januar 1882.	1. Januar 1881.	1. Januar 1880.
Liverpool, Swansea, Havre, London ..... Tons	38 784	48 380	43 931
Chile, schwimmend u. gechartert „	7 687	9 292	15 309
Australien, schwimmend .... „	4 127	2 938	2 900
Zusammen.....	50 598	60 610	62 140

C. Zinn.

Für den ersten Tag des betreffenden Monats stellten sich in diesem Artikel in 1881:

	Januar.	April.	Juli.	Oktober.	Dezember.
der Preis ..... Pfd. Sterl.	91	87. 12.	89. 15.	97	108. 10.
die Verladungen Tons	1 105	960	1 405	1 658	1 049
der anscheinende Vorrath ..... „	13 585	14 668	13 621	11 848	13 240

D. Blei.

Das Geschäft in Blei zeigte sich wenig belebt; es fehlte an Nachfrage von außerhalb, und auch der Verbrauch im Inlande ließ erheblich nach. Der Preis für Spanisches Weichblei schwankte zwischen 14 Pfd. Sterl. und 15 Pfd. Sterl. 2 Schill. 6 Pce. Der Ertrag der Britischen Gruben wird für 1881 auf 55 000 Tons, die Einfuhr aus dem Auslande auf 93 000 Tons — beide Mengenangaben ungefähr mit denen für 1880 übereinstimmend — beziffert.

E. Steinkohle.

Nach den amtlichen Veröffentlichungen wurden in dem Vereinigten Königreiche seit 1870 jährlich an Steinkohle produzirt:

Jahr.	Tons.	Zu- oder Abnahme im Vergleich zum Vorjahre.
1870	110 431 192	+ 3 003 635
1871	117 352 026	+ 6 920 834
1872	123 497 316	+ 6 145 290
1873	127 016 747	+ 3 519 431
1874	125 067 916	— 1 948 831
1875	131 867 105	+ 6 799 189
1876	133 344 766	+ 1 477 661
1877	134 610 763	+ 1 265 997
1878	132 654 087	— 1 956 676
1879	134 008 228	+ 1 353 341
1880	146 818 622	+ 12 810 394

Die Ausfuhr von Kohle war innerhalb der letztverflossenen fünf Jahre folgende nach einzelnen Ländern:
(in Tausenden Tons mit Weglassung von 000.)

	1881.	1880.	1879.	1878.	1877.
Rußland	1 395	1 498	1 250	1 281	1 028
Schweden und Norwegen	1 358	1 317	1 097	1 088	1 214
Dänemark	965	860	775	709	765
Deutschland	2 141	2 239	2 055	1 940	2 042
Niederlande	449	498	420	397	411
Frankreich	3 602	3 711	3 317	3 049	3 010
Spanien und Kanarische Inseln	1 002	895	875	771	826
Italien	1 725	1 531	1 370	1 131	1 072
Türkei	249	289	248	369	217
Egypten	876	649	523	527	520
Brasilien	403	359	313	368	340
Malta	452	388	330	437	278
Britisch-Ostindien	1 071	854	757	682	895
Sonst	3 898	3 609	3 100	2 739	2 794
Gewicht überhaupt	19 591	18 710	16 442	15 494	15 420
Werth überhaupt Pfd. Sterl.	8 794	8 373	7 207	7 330	7 884

Nach dem Londoner Bezirke wurden aus den Kohlenbezirken, mit Unterscheidung nach den verschiedenen Beförderungsarten, gebracht:

	1881. Tons.	1880. Tons.	1879. Tons.	1878. Tons.	1877. Tons.
Mittelst Eisenbahn und Kanals	6 754 492	6 200 780	6 547 375	5 593 289	5 421 082
Zur See	3 809 456	3 714 708	3 508 526	3 198 309	3 170 601
Ueberhaupt	10 563 948	9 915 488	10 055 901	8 791 598	8 591 683

Betreffs der Preise liegen folgende Angaben vor:

Für das Ton:

	Januar 1882.		Januar 1881.		Juli 1881.		Januar 1880.		Juli 1880.		Januar 1879.		Januar 1878.		Januar 1877.	
	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.
Cardiff, frei an Bord, Dampfkohle	10	6	9	6	9	9	8	9	9	3	8	3	9	9	10	3
Newcastle, frei an Bord, desgl.	8	—	8	6	9	—	8	—	9	3	8	9	11	—	12	3
London, Heizkohle, Best Wallsend	16	—	17	—	15	6	16	3	14	6	20	—	17	—	18	6

VIII. Baumwolle, Wolle, Seide.

A. Baumwolle.

Einfuhr nach Großbritannien:

Jahr.	Aus den Vereinigten Staaten. Ballen.	Aus Ostindien. Ballen.	Aus Brasilien, Egypten ꝛc. Ballen.	Total. Ballen.
1881	2 741 700	537 700	557 600	3 837 000
1880	2 634 000	569 600	436 200	3 639 800
Mehr der Einfuhr in 1881				197 200

Jahresverbrauch in Großbritannien:

1881	2 505 000	240 700	498 700	3 244 400
1880	2 368 200	254 700	445 400	3 068 300
Zunahme des Verbrauchs				176 100

Durchschnittlicher Wochenverbrauch in Großbritannien:

1881	48 200	4 600	9 600	62 400
1880	45 500	4 900	8 600	59 000
Zunahme des wöchentlichen Verbrauchs				3 400

Ausfuhr aus Großbritannien:

Jahr.	Aus den Vereinigten Staaten. Ballen.	Aus Ostindien. Ballen.	Aus Brasilien, Egypten ꝛc. Ballen.	Total. Ballen.
1881	208 700	281 500	47 400	537 600
1880	170 400	320 600	40 200	531 200
Mehr der Ausfuhr				6 400

Vorrath in Liverpool am 31. Dezember:

1881	350 700	45 400	87 900	484 000
1880	368 700	38 800	70 500	478 000
Mehr an Vorrath				6 000

Vorrath in ganz Großbritannien am 31. Dezember:

1881	350 700	86 200	89 000	525 900
1880	368 700	70 800	71 300	510 800
Mehr vorhanden				15 100

Umgesetzt wurden:

1881	2 526 800	240 700	491 900	3 259 400
1880	2 433 200	254 700	435 400	3 123 300
Zunahme des Umsatzes				136 100

Das Folgende ist eine Zusammenstellung der Durchschnittspreise pro Pfund der Hauptqualitäten Baumwolle, Garn und Piece Goods in 1879, 1880 und 1881.

	Durchschnittspreise. 1879. Pce.	1880. Pce.	Zunahme. Pce.	Durchschnittspreis 1881. Pce.	Zu- oder Abnahme. Pce.
Low Middling Upland ...	$6\frac{3}{16}$	$6\frac{11}{16}$	$\frac{1}{2}$	$6\frac{3}{16}$	— $\frac{1}{2}$
Middling Upland	$6\frac{5}{16}$	$6\frac{15}{16}$	$\frac{5}{8}$	$6\frac{7}{16}$	— $\frac{1}{2}$
Fair Dhollera	5	$5\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$4\frac{3}{8}$	— $\frac{7}{8}$
Garn: 30s Water Twist, best 2nds	$9\frac{3}{4}$	$10\frac{3}{4}$	1	10	— $\frac{3}{4}$
40s Male Twist, best 2nds	$9\frac{3}{4}$	$11\frac{3}{4}$	2	$10\frac{3}{8}$	— $1\frac{3}{8}$
32s Cap Twist, durchschnittlich .	9	10	1	$9\frac{5}{16}$	— $\frac{7}{16}$
Zeug: Prints, $4\frac{1}{2}$ Pfd., pro Pfd.....	$10\frac{1}{2}$	$11\frac{1}{2}$	1	$11\frac{5}{8}$	+ $\frac{1}{8}$
Prints, $5\frac{1}{2}$ Pfd., pro Pfd.....	$10\frac{3}{4}$	$11\frac{7}{16}$	$\frac{11}{16}$	$11\frac{3}{4}$	+ $\frac{5}{16}$
Shirtings, 7 Pfd., pro Pfd.....	$10\frac{3}{16}$	$11\frac{9}{16}$	$1\frac{3}{8}$	$10\frac{15}{16}$	— $\frac{5}{8}$
Shirtings, $8\frac{1}{4}$ Pfd., pro Pfd.....	$9\frac{1}{2}$	$10\frac{5}{8}$	$1\frac{1}{8}$	$10\frac{5}{16}$	— $\frac{5}{16}$
Shirtings, $8\frac{1}{4}$ Pfd., durchschnittlich .	$9\frac{13}{16}$	$10\frac{7}{8}$	$1\frac{1}{16}$	$10\frac{1}{2}$	— $\frac{3}{8}$

B. Wolle.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die Mengen außereuropäischer Wolle, welche in den letztverflossenen Jahren nach den bedeutendsten Europäischen Häfen gebracht worden sind, die Umsätze und die Bestände jeweilig am Schlusse jeden Jahres.

Einfuhr.

Jahr.	Australische Ballen.	Kap-. Ballen.	Rio de la Plata- Ballen.	Andere. Ballen.	Total. Ballen.
1881..	932 000	197 000	276 000	315 000	1 720 000
1880..	864 000	202 000	270 000	427 000	1 763 000
1879..	826 000	183 000	247 000	360 000	1 616 000
1878..	791 000	164 000	267 000	383 000	1 605 000
1877..	824 000	170 000	278 000	337 000	1 609 000
			Umsätze.		
1881..	953 000	201 000	284 000	348 000	1 786 000
1880..	845 000	188 000	263 000	358 000	1 654 000
1879..	845 000	192 000	260 000	439 000	1 736 000
1878..	807 000	173 000	267 000	349 000	1 596 000
1877..	793 000	153 000	273 000	314 000	1 533 000
			Vorräthe am 31. Dezember.		
1881..	14 000	28 000	10 000	89 000	141 000
1880..	35 000	32 000	18 000	122 000	207 000
1879..	16 000	18 000	11 000	53 000	98 000
1878..	35 000	27 000	24 000	132 000	218 000
1877..	51 000	36 000	24 000	98 000	209 009

Im Vergleich zwischen 1880 und 1881 zeigt sich, daß die Einfuhr von Kolonial- und Rio de la Plata-Wolle um 79 000 Ballen oder ungefähr 5 pCt. zu-, die der anderen Wollsorten (meist ordinäre) um 112 000 Ballen oder 25 pCt. abgenommen hat. Die wirklichen Umsätze im Europäischen Geschäft jedoch ergeben andere Zahlen; hier macht die Zunahme bei Kolonial- und Rio de la Plata-Wolle 142 000 Ballen oder 11 pCt. und die Abnahme bei anderen Wollsorten nur 10 000 Ballen oder 3 pCt. aus. Im Großen und Ganzen sind 132 000 Ballen oder 8 pCt. mehr in 1881 in den Verbrauch übergegangen, als in 1880. Die Einfuhr zeigt eine Abminderung um 43 000 Ballen oder $2\frac{1}{2}$ pCt., die Vorräthe zu Ende 1881 ebenfalls eine beträchtliche Verringerung, namentlich was ordinäre Wollsorten angeht.

Auf den Wollkonsum in dem Vereinigten Königreiche bezieht sich die folgende Zusammenstellung:

Jahr.	Britische Wolle.	Aus dem Auslande eingeführte Wolle, Alpaka und Mohair.	Zusammen.	Gesammt-Ausfuhr.	Verbrauch im Vereinigten Königreiche.
	In Millionen Pfund (mit Weglassung von 000 000).				
1881.....	139	460	599	279	320
1880.....	149	476	625	255	370
1879.....	153	427	580	259	321
1878.....	152	406	558	206	352
1877.....	152	418	570	197	373
In den fünf Jahren 1872 bis 1876 durchschnittl.	161	351	512	159	353

Der Verbrauch von Wolle auf dem Kontinent zeigt sich in steter Zunahme begriffen. Noch vor ungefähr zwanzig Jahren wurden $63\frac{1}{2}$ pCt. der Australischen und der Kapwolle hier im Lande konsumirt, und $36\frac{1}{2}$ pCt. nach Belgien, Frankreich und Deutschland ausgeführt. Im vergangenen Jahre aber wurden nur $38\frac{1}{4}$ pCt. im Lande konsumirt, dagegen $61\frac{3}{4}$ pCt. ausgeführt. Bei Einrechnung der Rio de la Plata-Wolle stellt sich das Verhältniß zwischen dem Verbrauch des Vereinigten Königreichs und demjenigen des Festlandes heute auf etwa 28 pCt. hier und 72 pCt. dort; vor zwanzig Jahren aber war dasselbe 44 pCt. hier und 56 pCt. dort. Von allen überhaupt auf den Englischen Markt gebrachten Wollsorten (einheimischen, kolonialen und fremdländischen) wurden im vergangenen Jahre $59\frac{1}{2}$ pCt. hier zurückbehalten und $40\frac{1}{2}$ pCt. exportirt, vor zwanzig Jahren 83 pCt. zurückbehalten und 17 pCt. exportirt. Folgende sind die Preise in Pence für das Pfund einiger Hauptgattungen Wolle am 31. Dezember der letzten fünf Jahre:

	1881.	1880.	1879.	1878.	1877.
Australische, Port Philip, gut bis super für Kamm	22	$23\frac{1}{2}$	22	21	$23\frac{1}{2}$
Australische, Port Philip, gut, Durchschnitt im Schweiß.....	12	13	$12\frac{1}{2}$	11	$12\frac{1}{2}$
Australische, Port Philip, super, Kreuzzucht, gewaschen.....	$20\frac{1}{2}$	$21\frac{1}{2}$	$21\frac{1}{2}$	$18\frac{1}{2}$	$20\frac{1}{2}$
Kap-, östliche, extra super snow white.	21	$22\frac{1}{2}$	$21\frac{1}{2}$	$20\frac{1}{2}$	21
" " Average-Vließe	12	12	12	$10\frac{1}{2}$	12
Buenos Aires, im Schweiß, Durchschnitt	7	$7\frac{1}{2}$	$6\frac{3}{4}$	$5\frac{3}{4}$	$6\frac{1}{4}$
Peru, Mittel-Qualität	11	$11\frac{1}{2}$	11	$9\frac{1}{2}$	$11\frac{3}{4}$
Donskoi, weiß, Durchschnitt für Krempel	$9\frac{1}{2}$	$10\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{4}$
Ostindische, Ferozepore, gelbe	$10\frac{1}{4}$	$9\frac{3}{4}$	9	$7\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{2}$
Lincoln, Hogs.....	13	$14\frac{1}{2}$	$15\frac{1}{2}$	14	16
Alpaka, Islay, super Vließ.....	$16\frac{1}{2}$	15	19	$16\frac{1}{2}$	$20\frac{1}{2}$
Mohair, Türkische, guter Durchschnitt..	22	23	$27\frac{1}{2}$	23	37

C. Seide.

Die Ergebnisse des Geschäfts in Seide aller Art (roh und gezwirnt) finden sich für die beiden Jahre in folgender Zusammenstellung (in Tausenden Pfunden, mit Weglassung von 000).

Einfuhr.		Verbrauch einschließlich Ausfuhr.				Vorrath.	
				Ausfuhr.			
1881.	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.
2969	3674	3687	3514	907	917	4009	3291

Mithin dahin ausschlagend, daß die Einfuhr um 705 000 Pfund abgenommen, der Verbrauch dagegen um 173 000 Pfund zugenommen hat. Demgemäß haben auch die Preise sich gehoben; sie stellen sich bei Jahresschluß um volle 20 pCt. höher für Chinesische und Japanische, und um 15 pCt. höher für Kanton- und Bengalische Seide. Den höchsten Stand nahmen sie im Oktober ein; Chinesische Seide wurde damals bezahlt: 18 Schill. für good Nr. 4 Thatlee und 16 Schill. 6 Pence für good Nr. 5.

IX. Kaffee, Reis, Zucker, Thee, Kakao, Wein.

A. Kaffee.

Das Geschäft war, sowohl was die Einfuhr, wie die Ausfuhr angeht in 1881 geringfügiger, als in irgend einem Jahre seit 1871; die Preise haben beträchtlich nachgelassen und waren bei Jahresschluß für Ceylon- und anderen Ostindischen ebenfalls geringer, als je zu einer Zeit in der letzten Dekade. Im Vergleich mit den Notirungen am Schlusse 1880 macht der Preisrückgang bei Plantation-Kaffee 10 Schill. pro Centner, bei Rio 11 Schill. pro Centner, bei Santos 14 Schill. pro Centner aus. Die in den bedeutenderen Europäischen Häfen stattgehabten Abladungen zum Verbrauch werden für 1881 auf 369 600 Tons, gegen 348 800 Tons in 1880 und 375 500 Tons in 1879 geschätzt. Betreffs der Umsätze ꝛc. in dem Vereinigten Königreiche enthält die folgende Tabelle Näheres:

Jahr.	Einfuhr nach dem Vereinigten Königreich.	Ausfuhr.	Verzehr im Vereinigten Königreich.	Vorrath in London am 31. Dezember.	Preise am 31. Dezember.	
					Middling Plantation.	Good Channel Rio, schwimmend.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Schill.	Schill.
1881	60 600	47 700	14 300	13 600	75	42
1880	77 800	58 700	14 500	14 500	84	53
1879	80 900	64 400	15 500	13 500	101	69
1878	63 700	50 800	14 900	11 750	95	55
1877	80 500	56 000	14 650	14 000	107	77

B. Reis.

Vergleichende Zusammenstellung über die Einfuhr von Reis nach Europa mit Nachweisungen über Ausfuhr und Verzehr:

Einfuhr.	1881. Tons.	1880. Tons.	1879. Tons.	1878. Tons.
Großbritannien	407 877	364 522	315 973	303 740
Niederlande	135 568	87 046	92 544	69 421
Belgien	68 700	54 779	72 198	32 362
Bremen	189 000	159 300	89 000	87 900
Hamburg	48 667	61 464	47 795	41 591
Zusammen	849 812	727 111	617 510	535 014

Ausfuhr und Verzehr.	1881. Tons.	1880. Tons.	1879. Tons.	1878. Tons.
Großbritannien	317 348	350 721	321 375	337 066
Niederlande	136 064	88 837	90 105	69 421
Belgien	68 700	54 779	72 198	34 393
Bremen	134 000	139 300	94 900	72 000
Hamburg	49 380	52 292	31 617	41 417
Zusammen	705 492	685 929	610 195	554 297

Von dem Jahre 1881 wird ausgesagt, daß es der in ungewöhnlicher Art eingetretenen Preisschwankungen, sowie der niederen Preise wegen auf lange hin denkwürdig bleiben werde. Das Sinken der Preise ward anfänglich zumeist durch übermäßige Verschiffungen nach Europa veranlaßt, während gleichzeitig die Nachfrage nach gereinigtem Reis nachließ; statt indessen einen günstigen Einfluß auf den Markt auszuüben, führten jene beiden Umstände zu einer Art Panik, die mit einem völligen Zusammensturz, größer und in seinen Folgen weiterreichend, als je einer zuvor, endete. Zahlreiche Ladungen trafen ein und erwiesen sich als gänzlich unverkäuflich zu den Preisen, die für noch schwimmende Ladungen gezahlt wurden. Eine mußte nach den anderen zu sinkenden Preisen verkauft werden, bis schließlich 7 Schill. 1¼ Pence für Rangoon angenommen wurden.

C. Zucker.

Ausweislich der unten mitgetheilten statistischen Zusammenstellungen hat die Einfuhr in 1881 70 00 0Tons mehr, als in 1880 betragen; von dieser Menge sind ungefähr 40 000 Tons zum Verzehr gelangt und blieben sonach bei Jahresschluß etwa 30 000 Tons mehr in Vorrath. Der reichlichen Zufuhr ungeachtet, war es, weil die Zuckerernte in Westindien, auch auf Cuba, unbefriedigend ausfiel, eine Zeit lang zweifelhaft, ob genügend Zucker zum Raffiniren vorhanden sein würde. Nach den statistischen Monatsausweisen des Handelsamts ist denn auch in der That in den Einfuhren von den Britischen und anderen Westindischen Inseln hier ein Weniger von ungefähr 64 000 Tons eingetreten, ingleichen bei den Einfuhren aus Peru ein solches von etwa 18 000 Tons. Allein dieser Ausfall ward mehr als ausgeglichen dadurch, daß aus anderen Produktionsländern vermehrte Zufuhren eintrafen, und zwar aus Britisch-Ostindien um 10 000 Tons, aus Manila, Java und China um 38 000 Tons und aus Brasilien um 48 000 Tons mehr, während die angebrachte Menge Rübenzucker 310 000 Tons, oder 50 000 Tons mehr als in 1880 und 140 000 Tons mehr als in 1879, ausmachte. Die bei Jahresschluß vorliegenden Nachrichten aus Cuba und dem übrigen Westindien her lauten günstig; ob indessen in der That auf viel von dort wird zu rechnen sein, hängt für Europa an erster Stelle davon ab, wie sich die Nachfrage in den Vereinigten Staaten gestaltet. Aus Brasilien, insbesondere aus den Bezirken von Pernam und Maceio, werden geringere Ernten angekündigt; ebenso aus Manila. Die Preise haben in 1881 um nicht mehr als 2 Schill. 6 Pence bis 3 Schill. geschwankt und zeigen bei Jahresschluß fast eben dieselben Beträge wie zu Ende 1880. Die beiden Länder, welche nächst dem Vereinigten Königreiche die stärkste Zunahme im Verbrauche zeigen, sind Frankreich, woselbst der Konsum von 324 000 auf 376 000 Tons gestiegen ist, und die Vereinigten Staaten (Konsumtionsquantum in 1881 754 000 Tons gegen 717 000 Tons in 1880).

Jahr.	Einfuhr nach dem Vereinigten Königreich (roh und raffinirt). Tons.	Verbrauch im Inlande (roh und raffinirt). Tons.	Britisch raffinirt mitinbegriffen in den Verbrauch im Inlande. Tons.	Roh und ausländischer raffinirt. Tons.	Vorrath am 31. Dezember. Tons.
1877	1 003 000	900 000	55 900	32 500	190 000
1878	910 000	950 000	52 100	21 600	125 000
1879	1 037 000	960 000	44 800	27 500	175 000
1880	1 001 300	990 000	48 200	21 900	160 000
1881	1 072 600	1 030 000	45 400	21 500	190 000

Die Preise waren:

	1. Januar.				1. Juli.				31. Dezember.			
	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.	Schill.	Pce.
Krystallisirter Westindischer	25	9 bis	29	6	29	6 bis	32	6	26	6 bis	30	9
Unclayed Manila	14	9 „	16	—	14	6 „	16	9	13	— „	15	6
Rüben-	22	— „	22	6	21	3 „	—	—	21	9 „	21	10½
Raffinirter	33	9 „	—	—	33	9 „	—	—	32	6 „	—	—
French Loaves	30	— „	30	9	30	— „	30	9	28	6 „	29	—

D. Thee.

Die Verschiffungen von Thee aus China nach dem Vereinigten Königreiche zeigten am Schlusse des Jahres 1881 im Vergleich mit denen zur nämlichen Zeit im Vorjahre eine Abnahme um 19 Millionen Pfund; die Zufuhr aus Ostindien wird in 1882 voraussichtlich nicht 46 Millionen Pfund übersteigen. Bei Ostindischem Thee übertrifft die Nachfrage das Angebot, in Folge wovon die Preise erheblich (für gewöhnliche Sorten innerhalb der zweiten Hälfte 1881 reichlich um 50 pCt.) gestiegen sind. Die Qualität der Importe von 1880/81, namentlich derjenigen aus Darjiling, befriedigte allgemein; Assamthee, von dem früher viel erwartet wurde, hat in letzter Zeit, sowohl was Aroma als auch Stärke angeht, eingebüßt und ist weniger beliebt.

Aus Ostindien kamen in 1880 43 835 000 Pfund,
„ 1881 48 342 000 „
mithin in 1881 mehr: 4 500 000 Pfund.

Aus China kamen in 1880 157 234 000 Pfund,
„ 1881 151 274 000 „
mithin in 1881 weniger 6 000 000 Pfund.

Umgesetzt wurden (ausschließlich der Verladungen von Schiff zu Schiff) 199 616 000 Pfund Thee aller Art, gegen 201 069 000 Pfund im Jahre zuvor. Die Einfuhren, Umsätze und Vorräthe von Thee im Vereinigten Königreich finden sich für die letztverflossenen beiden Jahre im Vergleich mit dem Jahre 1871 hier zusammengestellt; die Preisangaben beziehen sich auf guten ordinären Congouthee:

	1881. Pfund.	1880. Pfund.	1871. Pfund.
Einfuhr im Jahre	212 463 000	208 404 000	170 716 000
Ablieferungen:			
Verbrauch im Inlande	160 226 000	158 570 000	123 530 000
Ausfuhr	39 390 000	42 499 000	41 000 000
Zusammen	199 616 000	201 069 000	164 722 000
Vorrath am 31. Dezember	111 764 000	103 718 000	83 866 000
Durchschnittl. monatliche Ablieferung	16 635 000	16 755 000	13 725 000
Durchschnittspreis, unverzollt	6¼ Pence	8¾ Pence	11½ Pence
Zoll	6 „	6 „	6 „

E. Kakao.

Ausweislich der von dem Königlichen Handelsamte veröffentlichten (amtlichen) Nachweisungen bezifferten sich die Einfuhr, der Verbrauch und die Ausfuhr von Kakao in jedem der letzten drei Jahre wie folgt:

	1881. Tons.	1880. Tons.	1879. Tons.
Einfuhr	9986	10 510	11 761
Verbrauch	4865	4 717	4 514
Ausfuhr	4353	4 582	4 409

F. Wein und Spirituosen.

Die Angaben über die Mengen Wein, welche in 1881 und in 1880 zollamtlich zum Verbrauch im Inlande abgefertigt wurden, können im Allgemeinen als befriedigend angesehen werden; sie betrugen 15 644 757 Gallons bezw. 15 852 335 Gallons. Der Minderverbrauch in 1881 — 207 578 Gallons — fällt zumeist auf Weine nichtfranzösischen Ursprungs und auf solche Weine, welche mit dem höheren Zollsatze belegt sind. Jene Zahlen und der in ihnen ausgesprochene stationäre Verbrauch von Wein dienen nebenbei noch zur Bestätigung der Annahme, daß, wenn auch die Ausfuhren bei den großen Stapelartikeln der Britischen Manufaktur in 1881 dem Volumen nach Allem entsprachen, was billigerweise erwartet werden konnte, doch die realisirten Gewinne nur mäßige geblieben sind; anderenfalls läßt sich annehmen, daß der Weinverbrauch sich stärker würde geltend gemacht haben. Bei Wein und Spirituosen liegt eben der Rückschluß aus dem Konsumtionsquantum auf eine leidlich befriedigende Gestaltung der Erwerbsverhältnisse im Allgemeinen besonders nahe, und wenn z. B. angegeben wird, daß in den mit dem 30. September 1881 abgelaufenen neun Monaten dieses Jahres 20 395 000 Gallons Britische Spirituosen zum Verbrauch gelangten, gegen 19 875 000 Gallons in eben dem Zeitraum 1880, und zwar so, daß das Mehr auf jedes der einzelnen Königreiche sich vertheilt, nämlich auf England 252 000 Gallons, auf Schottland 276 000 und auf Irland 10 000 Gallons, so läßt sich daraus wohl die Folgerung herleiten, daß die allgemeinen Erwerbsverhältnisse für die arbeitenden Klassen in 1881 günstiger lagen, als in dem Vorjahre. Die Ungewißheit über den Verlauf der mit Frankreich geführten Verhandlungen über den Handelsvertrag hemmte die

Operationen in den höher mit Zoll belasteten Weinen erheblich; ein lebhaft sich äußernder Wunsch ist, daß die Britische Regierung endlich zu einer Art Zollbehandlung der Weine sich entschließen möge, welche, wenn auch unter Beibehaltung einer Skala nach Stärkegraden, doch den Ansprüchen des Verkehrslebens mehr Gerechtigkeit widerfahren läßt, als die zur Zeit bestehende. Von Cognac gelangten 3 115 802 Gallons in 1881 zum Verbrauch gegen 3 248 133 in 1880. Rum zeigt gleichfalls eine geringe Abnahme; die Mengen sind bezw. 4 586 979 Gallons und 4 638 656 Gallons.

X. Chemikalien, Leder, Oel, Holz.

A. Chemikalien.

Bedeutender Verschiffungen und geringer Vorräthe ungeachtet, zeigte sich das Geschäft das ganze Jahr hindurch gedrückt; nach den vorliegenden Berichten muß dasselbe, was Alkali angeht, überhaupt als eines der ungünstigsten angesehen werden. Uebermaß der Produktion und Mangel an festem Zusammenhalten unter den Fabrikanten hatten zur Folge, daß Letztere den Angriffen der Baisse-Spekulation gegenüber vollständig wehrlos wurden; die Preise zeigten gegen Ende des Jahres den niedrigsten Stand, den sie überhaupt einnehmen können, wenn der Betrieb fortgesetzt werden soll. Mehrere angesehene Häuser haben sogar am Anfang 1882 wirklich zur einstweiligen Einstellung der Fabrikation sich veranlaßt gesehen. Inzwischen liegen auch wieder Anzeichen für die Besserung des Geschäfts vor, und gelingt es nur einigermaßen, das Förderungsquantum innerhalb verständiger Grenzen zu halten, so läßt sich bei wachsender Nachfrage annehmen, daß nicht bloß ein lohnenderes Geschäft, sondern sogar ein sehr viel günstigerer Markt sich herausbilden wird. Als Preisangaben liegen die folgenden vor:

	Maßstab.	1881. Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.	1879. Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.	1873. Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
Aetznatron, 48 pCt.	Ton	5	6	—	5	5	—	13	—	—
Krystallisirte Soda	„	3	7	—	3	5	—	7	10	—
Aetznatron, weißes, 70 pCt.	„	10	2	6	9	15	—	28	—	—
„ „ 60 pCt.	„	9	—	—	8	5	—	24	—	—
„ unreines, 60 pCt.	„	8	12	6	7	15	—	22	—	—
Bleichpulver, 35 pCt.	„	4	—	—	4	5	—	20	—	—
Schwefelsaures Ammoniak	„	20	5	—	16	15	—	20	—	—
„ Kupfer	„	19	17	5	17	10	—	33	—	—
Essigsaurer Kalk	„	12	15	—	11	—	—	—	—	—
Arsenik	„	9	15	—	9	—	—	10	15	—
Naphtha (mixible)	Gallon	—	6	6	—	4	3	—	—	—
Blausaures Kali	Pfund	—	—	10⅓	—	—	10	—	1	9
Oxalsäure	„	—	—	5	—	—	3½	—	1	2

Von Chilesalpeter wurden in 1881 überhaupt 319 500 Tons verschifft, von denen jedoch nur 55 121 Tons oder 17¼ pCt. nach dem Vereinigten Königreiche gelangten; ebendahin gelangten von den Gesammtverschiffungen 23½ pCt. in 1880 und 48 pCt. in 1875. Auch die Ablieferungen in dem Vereinigten Königreiche waren unbedeutend, wozu zweifellos die ungünstige Lage der landwirthschaftlichen Industrie und die Depression im Chemikaliengeschäft wesentlich beigetragen haben. Der stärkste Verbrauch zeigte sich in 1875 mit 129 166 Tons und Preisen zwischen 11 und 13 Schill. pro Centner; in 1881 war der Verbrauch nur 63 336 Tons mit Preisen zwischen 13½ und 15½ Schill.

B. Holz.

Der Menge nach betrug die Einfuhr von Holz nach dem Vereinigten Königreich 5 653 810 Loads in 1881,
gegen 6 310 031 „ „ 1880;
die Werthe werden beziffert auf bezw. 14 568 071 Pfd. Sterl.,
gegen 16 226 521 „ „

Die folgende Zusammenstellung ergiebt Näheres in Ansehung der eingeführten Mengen:

In Loads:

Arten.	1881.	1880.	1879.	1878.	1877.
Koloniales: gesägtes Holz	994 149	1 147 040	904 589	963 171	1 256 212
„ behauenes Holz	298 514	360 622	196 431	260 890	485 720
Ausländisches: gesägtes Holz	2 674 698	2 939 864	2 348 723	2 655 925	3 316 536
„ behauenes Holz	1 567 785	1 759 252	1 181 784	1 419 915	1 593 893
Koloniales und ausländisches Daubenholz	118 664	103 253	84 970	88 257	116 670
Total	5 653 810	6 310 031	4 716 497	5 388 158	6 769 031

Die Preise blieben vergleichsweise hoch, mit der Neigung, noch weiter zu steigen, so daß das Geschäft wohl ein für Käufer und Verkäufer gleichermaßen befriedigendes gewesen ist. Das Londoner Geschäft, betreffs dessen sich weiter unten Einzelheiten mitgetheilt finden, hat jedoch an der Besserung aus dem Grunde nicht vollen Antheil genommen, weil die Nachfrage, ihres Umfanges ungeachtet, doch nicht genügend war, um die Vorräthe zu verbrauchen, die von der übermäßigen Zufuhr im Herbste 1880 her noch übrig waren.

Das Jahr begann mit größeren Beständen, als irgend sonst, etwa mit Ausnahme von 1878, vorher vorhanden gewesen waren; die Aufnahmefähigkeit der Märkte war indessen so bedeutend, daß wenige Monate, sowie ein verhältnißmäßig unbedeutender Preisrückgang genügten, um ziemlich vollständig zu räumen. Daher neue lebhafte Nachfrage in der Mitte des Sommers und in deren Folge neue bedeutende Ankäufe bei guten Preisen. Die milde Witterung hielt die Verschiffungshäfen im Herbste 1881 lange offen, und die Vorräthe waren am Schluß des Jahres kaum geringer, als am Anfang desselben.

Verbrauch von gesägtem und behauenem Holz in London.

Jahr.	Gesägtes. Stück.	Behauenes. Loads.
1881	29 655 000	217 500
1880	25 887 000	235 000
1879	26 784 000	211 000
1878	24 959 000	312 000
1877	22 015 000	253 000

Einfuhr von gesägten Hölzern nach London, nach den Herkunftsländern geordnet.

Gesägte Hölzer, als Bretter, Latten, Dielen ꝛc.

Herkunftsländer.	1881.	1880.	1879.	1878.	1877.
Norwegen	1 418 000	1 039 000	991 000	1 123 000	1 457 000
Fußbodenbretter	9 053 000	9 066 000	6 837 000	6 275 000	6 285 000
Schweden	7 078 000	7 856 000	7 562 000	4 820 000	8 875 000
Fußbodenbretter	2 260 000	2 771 000	2 079 000	1 994 000	1 630 000
Finland	1 497 000	1 462 000	1 630 000	1 522 000	1 682 000
Rußland	2 087 000	2 310 000	1 885 000	2 612 000	2 417 000
Deutschland	64 000	78 000	22 000	90 000	72 000
Vereinigte Staaten	108 000	122 000	62 000	124 000	147 000
Ueberhaupt aus dem Auslande	23 565 000	24 704 000	21 068 000	18 560 000	22 565 000
Veranschlagter Verbrauch	24 442 000	21 106 000	21 445 000	20 457 000	16 544 000
Kanada	3 661 000	3 821 000	4 435 000	2 803 000	4 276 000
Neubraunschweig und Neuschottland	1 104 000	961 000	980 000	585 000	1 032 000
Ueberhaupt Kolonien	4 765 000	4 782 000	5 415 000	3 388 000	5 308 000
Veranschlagter Verbrauch	5 213 000	4 781 000	5 339 000	4 502 000	5 471 000
Zufuhr überhaupt	28 330 000	29 486 000	26 483 000	21 948 000	27 873 000
Verbrauch überhaupt	29 655 000	25 887 000	26 784 000	24 959 000	22 015 000

C. Oel und Oelsämereien.

Die Preise in 1881 für Leinsamen werden für 424 Pfund wie folgt angegeben:

	Schillinge.	Pence.
Januar	51	—
April	47	9
Juli	50	6
Oktober	52	6
Dezember	47	3

Für Leinöl:

	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
Januar	25	12	6
April	25	10	—
Juli	26	12	6
Oktober	26	5	—
Dezember	25	2	6

Für:	Januar.			April.			Juli.			Oktober.			Dezember.		
	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
Rapssamenöl	28	15	—	27	15	—	28	15	—	29	—	—	29	10	—
Raffinirtes Baumwollsamenöl	25	5	—	24	10	—	26	10	—	28	5	—	26	—	—
Olivenöl, Spanisches	42	—	—	36	—	—	38	5	—	42	10	—	41	5	—
Levanteöl	39	10	—	37	—	—	37	—	—	40	—	—	39	—	—
Mogadoröl	—	—	—	36	10	—	36	—	—	37	12	6	37	5	—
Kokosnußöl, Cochin-	33	—	—	31	—	—	30	5	—	31	5	—	29	10	—
Desgl, Ceylon-	30	15	—	28	—	—	27	—	—	28	5	—	25	15	—
Talg, Hammel-	1	16	—	1	16	9	1	16	9	2	2	6	2	3	6
„ Rinder-	1	14	—	1	13	9	1	15	3	1	19	6	1	19	—

Von Petroleum wurden angebracht:

Nach:		1881.	1880.	1879.	1878.	1877.
London	Barrels	596 943	368 259	452 345	262 044	326 494
Liverpool	"	265 000	163 800	203 503	141 089	144 000
Bristol	"	104 809	90 622	93 485	54 267	65 584
Hull	"	51 406	34 057	30 884	25 420	26 365

D. Leder.

In Leder herrschte das ganze Jahr hindurch ein ungewöhnlich ruhiges, stetiges Geschäft; des Fernbleibens indessen von Spekulation und künstlich erregter Nachfrage ungeachtet, entwickelte sich ein ausgedehnter Umsatz, der herbeigeführt ward einerseits durch die starke Nachfrage aus dem Inlande, andererseits durch namhafte Versendungen fertiger Waare nach dem Auslande. Die durch größeren Import von ausländischem gegerbten Leder vermehrten Vorräthe hielten sich zwar denen früherer Jahre gleich, genügten indessen, mit wenigen Ausnahmen, gerade nur, der hervortretenden Nachfrage zu begegnen, und so kam eine verhältnißmäßige Ebenheit in dem Werthe der belangreicheren Arten Leder zu Stande, die zu den heftigen Preisschwankungen der letztverflossenen beiden Jahre im Gegensatz steht. Starkes Sohlleder wurde in 1881 weniger auf den Markt gebracht. Die ungewöhnlich hohen Preise, die für Südamerikanische Häute verlangt wurden, veranlaßten, in Verbindung damit, daß die Zubereitung sich schließlich wenig lohnend erwies, es in vielen Fällen, daß die Gerber, die früher ausschließlich sich mit jener Gattung Waaren zu versorgen pflegten, in 1880 und ebenso in 1881 sich auf die Produktion von Sohlleder aus Häuten leichterer Art legten, deren Zufuhr zu ziemlich stetigen Preisen durchaus befriedigend war. Sie wurde noch vermehrt durch eine stark in der Zunahme begriffene Einfuhr von gegerbtem Leder in halben Häuten; indessen die Nachfrage blieb stetig und nahm die Waare nach Ankunft jeder Zeit willig auf, so daß auch die Preise nur wenig schwankten. Ausländische wie Englische Bauchabfälle wurden rege ausgeführt; auch Schulterabfälle, namentlich Englische, blieben gut gefragt. Das Geschäft in lohgar geschmiertem oder fertigem Leder zeigte das ganze Jahr hindurch keine sonderlich hervortretenden Momente. Leichte Kalbfelle, desgl. solche, die für Kratzenleder passend waren, wurden rasch untergebracht; schwere Sorten blieben weniger gefragt und büßten am Preise etwas ein. Kips und krouponnirte Kips gewöhnlicher Art waren mehr gefragt, als die besseren Sorten. Die Nachfrage nach gesalzenen Schaffellen war rege; die nach den Vereinigten Staaten bewerkstelligten Verschiffungen von gespaltenen und ungespaltenen Schaffellen haben die Fabrikation lohgarer ungespaltener dergleichen nicht unerheblich geschmälert.

XI. Londoner Aktienbanken.

Die nachstehenden Zusammenstellungen sind aus den besonderen Berichten, Rechnungsabschlüssen ꝛc. kombinirt, die sich in Ansehung der Geschäftsverhältnisse ꝛc. der Londoner Aktienbanken während der letzten Zeit in dem „Economist" vom 11. Februar 1882 mitgetheilt finden.

Von denselben zeigt die Tabelle A., daß die Depositen bei den Banken am 31. Dezember 1881 1 900 000 Pfd. Sterl. oder 2¾ pCt. weniger betrugen, als am 30. Juni 1881, immerhin aber noch 4 Millionen Pfd. Sterl. mehr ausmachten, als am 31. Dezember 1880.

In Tabelle B. finden sich die Gesammtressourcen der Banken zu Ende eines jeden der beiden Jahre, ferner die im Jahre realisirten Nettogewinne und das Prozentverhältniß der Letzteren zu den Ersteren spezifizirt; es ergiebt sich daraus, daß die Bankressourcen im Ganzen um 4 204 000 Pfd. Sterl., die Gewinne um 131 000 Pfd. Sterl. zugenommen haben.

A. Depositen, eingezahlte Kapitalien und Reserven der namhafteren Londoner Aktienbanken.

Depositen, baar.

Banken und deren Gründungsjahr.		1881.		1882.	
		31. Dezember.	30. Juni.	31. Dezember.	30. Juni.
		Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
London and Westminster, Limited	1834	23 797 000	24 760 000	22 160 000	21 040 000
London Joint Stock	1836	13 668 000	13 550 000	12 630 000	12 080 000
Union	1839	14 165 000	14 650 000	13 240 000	13 660 000
City, Limited	1855	4 100 000	4 440 000	4 000 000	3 650 000
		55 730 000	57 400 000	52 030 000	50 430 000
Imperial, Limited	1862	2 583 000	2 450 000	2 490 000	2 180 000
Alliance, Limited	1862	2 570 000	2 920 000	2 600 000	2 510 000
		60 883 000	62 770 000	57 120 000	54 120 000
Consolidated, Limited	1863	3 257 000	3 250 000	3 290 000	3 060 000
Central, Limited	1863	1 196 000	1 270 000	1 130 000	1 080 000
London and South West, Limited	1862	1 966 000	1 920 000	1 730 000	1 640 000
		67 302 000	69 210 000	63 270 000	59 900 000

Eingezahltes Kapital und Reserve.

Banken und deren Gründungsjahr.		1881. 31. Dezember. Pfd. Sterl.	1881. 30. Juni. Pfd. Sterl.	1880. 31. Dezember. Pfd. Sterl.	1880. 30. Juni. Pfd. Sterl.
London and Westminster, Limited	1834	3 871 000	3 640 000	3 440 000	3 000 000
London Joint Stock	1836	1 786 000	1 780 000	1 770 000	1 800 000
Union	1839	1 995 000	1 990 000	1 990 000	1 980 000
City, Limited	1855	1 130 000	1 070 000	880 000	830 000
		8 732 000	8 480 000	8 080 000	7 610 000
Imperial, Limited	1862	800 000	790 000	780 000	780 000
Alliance, Limited	1862	1 005 000	990 000	980 000	980 000
		10 587 000	10 260 000	9 840 000	9 370 000
Consolidated, Limited	1863	985 000	970 000	970 000	970 000
Central, Limited	1863	145 000	130 000	130 000	120 000
London and South West, Limited	1862	225 000	220 000	210 000	210 000
		11 942 000	11 580 000	11 150 000	10 670 000

B. Total-Ressourcen und Netto-Gewinn

(mit Weglassung von 000).

	Einlage-kapital. Pfd. Sterl.	Reserve einschl. übertragener Gewinn. Pfd. Sterl.	Baar-Depositen 2c., einschl. fällige Dividende. Pfd. Sterl.	Accepte. Pfd. Sterl.	Total-Ressourcen. Pfd. Sterl.	Jahres-Nettogewinn. Pfd. Sterl.	Prozentverhältniß zwischen Nettogewinn und Ressourcen. Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
London und Westminster:									
1880	2399	1045	22 848	714	27 006	389	1	8	10
1881	2798	1073	24 557	820	29 248	431	1	9	6
Joint Stock:									
1880	1200	567	12 744	2187	16 698	211	1	5	3
1881	1200	586	13 791	2187	17 764	241	1	7	1
Union:									
1880	1395	606	13 449	2538	18 988	213	1	2	6
1881	1395	618	14 414	2748	19 175	220	1	3	—
City:									
1880	756	295	4 034	2301	7 386	88	1	3	10
1881	800	335	4 135	2128	7 398	110	1	9	8
Imperial:									
1880	675	114	2 517	355	3 661	49	1	6	9
1881	675	128	2 607	817	4 227	62	1	9	4
Alliance:									
1880	800	201	2 625	516	4 142	62	1	9	11
1881	800	205	2 598	465	4 068	66	1	10	5
Consolidated:									
1880	800	176	3 327	167	4 470	81	1	16	2
1881	800	185	3 263	123	4 371	90	2	1	2
Central:									
1880	100	42	1 135	3	1 280	16	1	5	—
1881	100	53	1 196	2	1 351	20	1	9	7
London and South West:									
1880	200	21	1 793	2	2 016	18	—	17	10
1881	200	27	2 020	2	2 249	18	—	16	—
Ueberhaupt 1880					85 647	1127	1	6	3
„ 1881					89 851	1258	1	8	—

Daß im Ganzen, mit Ausnahme der London and Westminster Bank, die Baarbestände sowohl, wie die Sekuritäten am 31. Dezember 1881 stärker waren, als am nämlichen Tage im Jahre zuvor, wird aus der folgenden Zusammenstellung C. ersichtlich:

C. Baarbestände und Sekuritäten am 31. Dezember 1881.

Banken.	Kasse im Geschäft nur bei der Bank von England. Pfd. Sterl.	Geld bei Mäklern. Pfd. Sterl.	English Government Stock and Treasury Bills. Pfd. Sterl.	Sekuritäten der Ostindischen Regierung. Pfd. Sterl.	Zusammen. Dezember 1881. Pfd. Sterl.	Zusammen. Dezember 1880. Pfd. Sterl.
London and Westminster	3 338 000	4 408 000	3 735 000	1 216 000	12 697 000	13 242 000
London Joint Stock	1 975 000	—	1 800 000	—	3 775 000	3 449 000
Union	3 026 000	2 619 000	1 867 000	310 000	7 822 000	7 092 000
City	529 000	315 000	385 000	—	1 229 000	1 334 000
Imperial	335 000	266 000	—	173 000	774 000	617 000
Alliance	313 000	522 000	239 000	—	1 074 000	1 064 000
Consolidated	766 000	—	309 000	—	1 075 000	1 087 000
Central	189 000	200 000	138 000	—	527 000	515 000
London and South Western	345 000	87 000	191 000	474 080	1 097 000	804 000

C. a. Dividenden in 1880 und 1881.

Banken.	Dividenden und Bonus in Prozenten für das Jahr 1881. 31. Dzbr. Pfd. Strl.	1881. 30. Juni. Pfd. Strl.	1880. 31. Dzbr. Pfd. Strl.	1880. 30. Juni. Pfd. Strl.
London and Westminster	18	18	18	16
London Joint Stock	17	15	15	15
Union	15	15	15	15
City	10	10	10	10
Imperial	7	7	7	6
Alliance	7	7	6	6
Consolidated	10	10	10	10
Central	10	9	9	8
London and South Western	6	6	6	6

D. Wechsel im Umlauf auf die Banken.

Banken.	1881. 31. Dzbr. Pfd. Strl.	1881. 30. Juni. Pfd. Strl.	1880. 31. Dzbr. Pfd. Strl.	1880. 30. Juni. Pfd. Strl.
London and Westminster	710 000	693 000	648 000	593 000
London Joint Stock	2 187 000	2 217 000	2 186 000	2 425 000
Union	2 740 000	2 685 000	3 520 000	2 904 000
City	2 126 000	2 383 000	2 299 000	2 490 000
Imperial	817 000	622 000	355 000	481 000
Alliance	454 000	514 000	502 000	577 000
Consolidated	123 000	132 000	167 000	241 000
Central	—	—	1 000	—
London and South Western	2 000	—	2 000	1 000

E. Prozentverhältniß der Geschäftsgewinne von Baardepositen.

(Ohne Abzug von Unkosten).

Banken.	1881. Dezember. pCt. Pfd. Strl.	Schill.	Pce.	Juni. pCt. Pfd. Strl.	Schill.	Pce.	1880. Dezember. pCt. Pfd. Strl.	Schill.	Pce.	Juni. pCt. Pfd. Strl.	Schill.	Pce.
London and Westminster	—	18	9	—	17	10	—	18	8	1	—	9
London Joint Stock	1	—	9	—	19	6	—	19	3	—	19	10
Union	—	17	5	—	16	6	—	16	2	—	17	6
City	1	14	8	1	7	—	1	3	3	1	12	4
Imperial	1	5	2	1	2	3	1	3	9	1	5	—
Alliance	1	6	2	—	19	—	1	2	1	1	—	8
Consolidated	1	7	2	1	5	—	1	2	10	1	4	11
Central	1	12	6	1	9	5	1	10	9	1	10	7
London and South Western	1	6	8	1	8	—	1	2	5	1	8	9

E. a. Geschäftsgewinne und Unkosten nebst den Netto-Erträgnissen der Baardepositen in Prozenten.

Zahl der Filialen.	Banken.	1881. Dezember. Brutto. pCt. Pfd. Strl.	Schill.	Pence.	Unkosten. pCt. Pfd. Strl.	Schill.	Pence.	Netto. pCt. Pfd. Strl.	Schill.	Pence.	1880. Dezember. Brutto. pCt. Pfd. Strl.	Schill.	Pence.	Unkosten. pCt. Pfd. Strl.	Schill.	Pence.	Netto. pCt. Pfd. Strl.	Schill.	Pence.
8	London and Westminster	—	18	9	—	6	9	—	12	—	—	18	8	—	7	2	—	11	6
5	London Joint Stock	1	—	9	—	7	9	—	13	—	—	19	3	—	8	—	—	11	3
4	Union	—	17	5	—	7	2	—	10	3	—	16	6	—	7	7	—	8	7
8	City	1	14	8	—	16	1	—	18	7	1	3	3	—	16	—	—	7	3
2	Imperial	1	5	2	—	11	3	—	13	11	1	3	9	—	10	3	—	13	6
1	Alliance	1	6	2	—	14	—	—	12	2	1	2	1	—	12	10	—	9	3
4	Consolidated	1	7	2	—	10	5	—	16	9	1	2	10	—	10	1	—	12	9
5	Central	1	12	6	—	19	2	—	13	4	1	10	9	—	17	4	—	13	5
45	London and South Western	1	6	8	1	2	4	—	4	4	1	8	2	1	2	3	—	5	11
82																			

Die folgende Zusammenstellung dient dem Zwecke, zu zeigen, wie sich die Geschäftsgewinne der Banken — abgesehen von den ihnen aus dem Kapital und den Reserven erwachsenden Einnahmen — gestaltet haben. Wird angenommen, daß Kapital und Reserve zusammen jährlich 5 pCt. ertragen, so sind die Zahlen in Spalte 8 entsprechend zu erhöhen; in 1880 würde sonach beispielsweise das Ergebniß überhaupt Netto 13⅜ pCt. ausmachen, nämlich 8⅜ pCt. pro Jahr Geschäftsgewinn und 5 pCt. pro Jahr aus Kapital und Reserve. Im Allgemeinen zeigt die Zusammenstellung befriedigende Resultate für die zweite Hälfte von 1881; denn wiewohl die Depositen sich verringerten, konnte doch Geld überhaupt vortheilhaftere Verwendung finden. Die Bruttogewinne weisen also Zunahme auf und ebenso auch die Nettogewinne; denn die Betriebskosten sind, nach Kolonne 9, praktisch in den beiden Hälften von 1881 ungefähr die gleichen geblieben. Das Facit ist, daß der frühere Dividendenbetrag aufrecht erhalten worden; zwei Banken (London Joint Stock und Central) haben ihn sogar, für das Jahr berechnet, erhöht; sie zahlten in 1881: die erstere 9 pCt. gegen 7½ pCt., die letztere 5 pCt. gegen 4½ pCt.

Allgemeine Zusammenstellung der Gewinn- und Verlust-Ergebnisse.

1.	2.	3.	4.	5.		6.	7.		8.	9.	10.	
Total.		Halbjahr, ablaufend mit:	Gewinn nach Abzug von Zinsen ꝛc. von 4 pCt. auf Kapital und Reserve.			Netto-Geschäftsgewinn, nach Abzug von Betriebskosten.			Nettogewinn auf eingezahltes Kapital: pCt.	Unkosten.		
Kapital und Reserve.	Baar-Depositen.		Betrag.	Auf Depositen: pCt.		Betrag.	Auf Depositen: pCt.			Betrag.	Gleich auf Depositen: pCt.	
Pfd. Strl.	Pfd. Strl.		Pfd. Sterl.	Schill.	Pence.	Pfd. Sterl.	Schill.	Pence.		Pfd. Sterl.	Schill.	Pence.
10 670 000	59 900 000	1880 Juni	648 700	21	8	352 600	11	10	4½	296 100	9	10
11 150 000	63 270 000	Dezember	620 000	19	7	332 800	10	6	3⅞	287 200	9	1
			1 268 700	41	3	684 400	22	4	8⅜	583 300	18	11
11 580 000	69 210 000	1881 Juni	675 100	19	6	373 400	10	9	4⅓	301 700	8	9
11 942 000	67 302 000	Dezember	714 800	21	3	415 200	12	4	4¼	299 600	8	11
			1 389 000	40	9	788 600	23	1	9 1/10	601 300	17	8

Kann endlich noch Interesse gewähren, davon Kenntniß zu nehmen, wie sich die Notirungen der Aktien der fraglichen Banken in 1881 gestellt haben, wie viel eingezahlt ist und wie viele Aktionäre vorhanden sind, so findet sich darauf Bezügliches hier eingeschaltet:

Banken und Gründungsjahr.		Aktien. Nominal. Zahl.	Pfd. Sterl.	Eingezahlt. Pfd. Sterl.	Notirung 1881. Höchste. Pfd. Sterl.	Niedrigste. Pfd. Sterl.	Notirung Januar 1882. Pfd. Sterl.	Aktionäre. Zahl. Personen.	Durchschnittlich auf jeden an Aktien.
London and Westminster	1834	100 000	100	20	74⅛	66	71½	5000	20
desgl.	1834	40 000	100	20	—	—	55¼	—	—
London Joint Stock	1836	80 000	50	15	47¼	43¼	50⅞	2520	32
Union	1839	90 000	50	15½	44¼	40	43	3200	30
City	1855	60 000	40	10	20¾	17	20¼	1000	60
desgl.	1855	20 000	40	10	—	—	19¾	—	—
Imperial	1862	45 000	50	15	20	17½	19⅞	670	67
Alliance	1862	80 000	25	10	13⅛	11⅞	12⅞	1450	55
Consolidated	1863	200 000	10	4	7⅞	7¼	7½	1929	104
Central	1863	20 000	10	5	11	9½	11¼	300	66
London and South Western	1862	10 000	100	20	22	20⅛	22¼	900	11

XII. Kreditpapiere und Metallgeld im Umlauf. Londoner Clearing House.

Die Ergebnisse einer interessanten Untersuchung, welche in 1881 in dem Vereinigten Königreiche behufs Ermittelung des Umfanges stattfand, in welchem Metallgeld, Checks und sonstige Kreditpapiere in den geschäftlichen Transaktionen des Landes zur Verwendung gelangen, finden sich in dem Novemberhefte des „Bankers' Magazine" vom vorigen Jahre folgendermaßen summirt:

In 261 Orten wurden von Country Banks (im Gegensatz zu den Metropolitan- — hauptstädtischen — Banken) in verhältnißmäßigen Beträgen, d. h. reduzirt auf hundert, nachstehende verschiedene Arten Geld und Kreditpapiere (Noten, Checks, Wechsel) vereinnahmt:

Gold (Sovereigns und Halbsovereigns)	12,41.
Silber (mit oder ohne Kupfermünze)	2,79.
Noten der Bank von England	10,16.
Country-Banknoten	1,78.
Checks auf die nämliche Stadt bezw. Bezirk	26,75.
Sonstige Checks und Wechsel	46,11.
	100,00

In den großen Städten dagegen stellt sich der Umlauf auf:

	Münze:	Noten:	Checks:
London	0,728	2,039	97,233
Edinburgh	0,550	12,670	86,780
Dublin	1,570	8,530	89,900

Welche bedeutsame Rolle London in Ansehung der schließlichen Abwickelung aller geschäftlichen Operationen des Landes zufällt, zeigt sich daraus, daß die Checks und Wechsel auf jenen Ort ausmachten:

in Manchester	34,7 pCt.,
„ Leeds	35,0 „
„ Halifax	44,74 „
„ Sheffield	43,0 „
„ Bradford	35,15 „
„ Birmingham	27,1 „
„ Hull	12,0 „
„ Leicester	26,27 „
„ Liverpool	18,4 „

Dies führt unmittelbar zu den folgenden Zahlen, die das Total der Transaktionen des Londoner Clearing House nebst dem Betrage aufweisen, der als Geschäftsumsatz für das ganze Land berechnet wird

	Pfd. Sterl.
Londoner Clearing Banks, Total	7 025 000 000
Ab:	
Betheiligung des Geschäfts außerhalb Londons am Clearing House:	
Clearing außerhalb Londons ... 481 000 000	
Remittirte Checks und Wechsel .. 910 000 000	
	1 391 000 000
Bleibt für Londoner Clearing Banks allein	5 634 000 000
Total für das Land (außerhalb Londons)	5 501 000 000
Ueberhaupt	11 135 000 000

XIII. Volkswohlstand.

Ob und eventuell in welchem Maße der Volkswohlstand in der neuesten Zeit, nämlich seit etwa einem Menschenalter, sich vermehrt habe, ist eine Frage, der aus verschiedenen Gründen eine so große Wichtigkeit für die Gewinnung von Anhaltpunkten zur Beurtheilung gesellschaftlicher wie wirthschaftlicher Vorgänge beiwohnt, daß jeder Versuch, zu deren Beantwortung beizutragen, immer der Beachtung werth erscheint. Ein solcher Versuch ist insbesondere auch mit Rücksicht auf die Lage der Verhältnisse in dem Vereinigten Königreiche neuerlich von Mulhall in der „Contemporary Review" für Februar 1882 gemacht worden. Der Aufsatz ist betitelt: „The Rise of the Middle Class"; ihm wird das Nachstehende entnommen, wobei zu bemerken ist, daß als Vergleichspunkte, die allerdings etwas weiter auseinanderliegen, als ein Menschenalter gerechnet zu werden pflegt, die Jahre 1840 und 1877 dienen. Die von Mulhall eingehender untersuchte Frage bezieht sich auf die Vertheilung der Vermögen in England, Schottland und Irland, oder, anders ausgedrückt darauf, ob sich an der Hand der zugänglichen statistischen Nachweisungen die Behauptung rechtfertigen läßt, daß, aller Fortschritte der Neuzeit ungeachtet, die Reichen immer nur reicher, die Vermögenslosen immer nur ärmer werden. Der genannte Gewährsmann bestreitet dieses Vorbringen. Zum Beweise stützt er sich auf die Vermögensnach-

weisungen, welche für das Vereinigte Königreich auf verläßliche Art durch das gerichtliche Verfahren behufs Regulirung der Erbschaften und Einziehung der Erbschaftssteuern 2c. gewonnen werden. Jenes Verfahren heißt technisch: „to prove the Will" (ein Testament zu gerichtlicher Bestätigung bringen); die dafür eingesetzte Behörde heißt: „The Court of Probate"; Verlassenschaften im Werthe von weniger als 100 Pfd. Sterl. sind von der Behandlung im Court of Probate ausgeschlossen. Werden nun Personen, welche mit Hinterlassung von 5000 Pfd. Sterl. und mehr absterben, als reich, diejenigen dagegen, deren Vermögen zwischen 100 und 5000 Pfd. Sterl. beträgt, als zur Mittelklasse gehörig, diejenigen endlich, deren Vermögen weniger als 100 Pfd. Sterl. ausmacht, als zu den arbeitenden Klassen gehörig bezeichnet, und werden die Vermögen entsprechend gesondert, so ergiebt sich, nach den Probate Court-Ausweisen, in Verbindung mit den Angaben der Bevölkerungsstatistik, daß:

Todesfälle eintraten:	in 1840	in pCt.	in 1877	in pCt.
mit Vermögen über 5000 Pfd. Sterl.	1 989	1,69	4 478	3,36
mit Vermögen von 100 bis 5000 Pfd. Sterl.	17 936	15,25	36 438	27,33
in den arbeitenden Klassen	97 675	83,06	92 444	69,31
zusammen[1])	117 600	100,00	133,360	100,00

oder, wenn auf die Lebenden angewendet wird, was über die Verlebten ermittelt ward, daß im Jahre 1840 von allen gestorbenen Personen nur 17 pCt. solchen Familien angehörten, die nicht im Stande der Armuth lebten, daß das Prozentverhältniß hingegen in 1877 auf 31 gestiegen ist. Wird dagegen geltend gemacht, daß in der Zwischenzeit der Geldwerth sich verändert habe, so ist das allerdings zutreffend; allein selbst unter Berücksichtigung dieses Umstandes (man nimmt an, daß von 1840 bis 1877 der Sovereign — 20 Schillinge — etwa 2½ Schillinge oder 13 pCt. an Kaufkraft einbüßte) stellt sich das Prozentverhältniß noch auf 27, also das Doppelte des Verhältnisses in der Zeit von vor etwa 40 Jahren. Inzwischen hat sich aber, wie die Zusammenstellung zeigt, nicht bloß der Wohlstand der Mittelklassen, diese an sich betrachtet, ebenfalls verdoppelt (statt 15,25 pCt. 27,33 pCt.), sondern die Zahl der geringfügigen Nachlässe (unter 100 Pfd. Sterl.) ist herabgegangen, mit anderen Worten, es sind so viel mehr Personen aus den arbeitenden Klassen in die Sphäre der Mittelklassen hinaufgestiegen. Zur Zeit waltet wenig Unterschied ob zwischen England und Schottland in Bezug auf die verhältnißmäßige Stärke der Mittelklassen; sie sind einander fast gleich. Es war nicht immer so; in Schottland hat sich die Mittelklasse in 40 Jahren verdreifacht. Hier das bezügliche Paradigma:

	England.		Schottland.		Irland.	
	1840.	1877.	1840.	1877.	1840.	1877.
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Reich	2,40	3,70	1,01	3,24	0,43	1,40
Mittelklassen	21,20	29,40	9,17	25,88	4,36	16,51
Arbeitende Klassen	76,40	66,90	89,82	70,88	95,21	82,09
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

In 1840 besaß England 86 pCt. der gesammten Vermögensmasse des Vereinigten Königreichs, in 1877 aber nur noch 83 pCt.,

[1]) Die Zahlen geben ein Fünftel der in jedem der betreffenden Jahre eingetretenen Todesfälle (eine Person auf vier gerechnet, die von ihr wirthschaftlich abhängig sind) wieder.

wie sich aus den Nachweisen des Vermögens ergiebt, von welchem Probate- und Succession-Steuern bezahlt wurden:

	Dem Court of Probate nachgewiesene Vermögen.		Durchschnittlich auf den Kopf der Bevölkerung.					
	1840.	1877.	1840.			1877.		
	Pfd.Strl.	Pfd. Sterl.	Pfd.	Stl.	Schll. P.	Pfd.	Stl.	Schll. P.
England..	47 100 000	108 150 000	3	1	—	4	8	—
Schottland	3 060 000	16 090 000	1	3	—	4	11	—
Irland...	4 450 000	7 220 000	—	11	—	1	7	—
	54 610 000	131 460 000	2	1	—	3	19	—

Schottland besitzt sonach, an dem Stande seiner Bevölkerung gemessen, mehr Vermögen, als England; es ist — von der Natur am ärmlichsten ausgestattet — das reichste der drei vereinigten Königreiche, das reichste Land der bewohnten Erde. Der Volkswohlstand ist in Schottland seit 1840 um das Fünffache gestiegen; er ist doppelt so groß, als in Irland.[1]) Berechnet auf der Grundlage der Probate-Nachweisungen, stellt sich das Totalvermögen eines jeden der drei Königreiche wie folgt:

	Millionen Pfund Sterling.		Durchschnittlich auf den Kopf der Bevölkerung.	
	1840.	1877.	1840.	1877.
			Pfd. Strl.	Pfd. Strl.
England	3320	6552	210	262
Schottland	196	970	81	277
Irland	308	438	38	83
Vereinigtes Königreich	3824	7960	147	239

Wie bedeutend mithin auch immer die Zunahme an sich erscheint, so ist dieselbe doch hiernach in England jedenfalls am geringsten erfolgt; die beiden anderen Königreiche, namentlich Schottland, haben England weit überholt. Noch erübrigt, die Hauptsummen der vorstehenden Zusammenstellung nach Maßgabe der angenommenen drei Vermögensklassen familienweise zur Vertheilung zu bringen; geschieht dies, so ergiebt sich die folgende Tabelle:

	Zahl der Familien.		Millionen Pfd. Sterl.		Durchschnittlich auf die Familie.	
	1840.	1877.	1840.	1877.	1840.	1877.
					Pf.Stl.	Pf.Stl.
Reich	86 833	222 500	2507	5728	28 820	25 803
Mittelklassen	782 100	1 824 400	1126	1834	1 439	1 005
Arbeitende Klassen	4 341 067	4 629 100	191	398	44	86
Zusammen	5 210 000	6 676 000	3824	7960	735	1 194

[1]) Die Verhältnisse Schottlands sind nicht bloß in der hervorgehobenen Richtung bedeutungsvoll, sie sind es u. a. auch darin, daß, während in den Jahren 1840 bis 1842 durchschnittlich jährlich auf eine Million Einwohner 1120 gerichtliche Straferkenntnisse entfielen, die letztere Zahl für jedes der Jahre 1876 bis 1880 auf 570 oder fast um 50 pCt. heruntergegangen ist und daß 16 Schottische Gefängnisse Mangels Verwerthbarkeit in den letzten Jahren geschlossen werden konnten.

Aus Anlaß der stärkeren Vermehrung der Familienzahl in den reichen und Mittelklassen ist das Durchschnittsvermögen bei den ersteren um etwa 11 pCt., bei den letzteren um 30 pCt. zurückgegangen, während der Wohlstand in den arbeitenden Klassen sich um 100 pCt. vermehrt hat. Beachtenswerth ist, daß, während die Bevölkerung in England, Wales und Schottland von 1840 (18 534 322 Seelen) bis 1881 (29 702 656 Seelen) um etwas mehr als 60 pCt. gestiegen ist, die Löhne, auch der häuslichen Dienstboten, in dem nämlichen Zeitraum eine Aufbesserung um reichlich 50 pCt. erfahren haben. Ueber den Verzehr von Nahrungsmitteln auf den Kopf der Bevölkerung liegen folgende Zahlen vor:

		1840:	1880:
Thee	Unzen	22	73
Zucker	Pfund	15	54
Weizen	„	269	358
Fleisch	„	84	118

In eben der Zeit hat sich die Zahl der Sparkassen-Einleger von 3 pCt. auf 10½ pCt. der Bevölkerung gehoben und ist die Zahl der der öffentlichen Fürsorge anheimfallenden vermögenslosen Personen auf 3 pCt. der Bevölkerung gesunken. Bedarf es noch des Nachweises über das Emporsteigen der mittleren und niederen Schichten der Bevölkerung, sowie darüber, daß dieses Emporsteigen sich ebenso stetig und ebenso allmälig, wie die Zunahme des Nationalwohlstandes vollzogen hat, so mag er in der schließlich hier mitgetheilten Zusammenstellung gefunden werden, welche die Zahl der Wohnhäuser in dem Vereinigten Königreiche und darunter diejenige der auf 20 Pfd. Sterl. und darüber steuerpflichtig eingeschätzten aufweist; unter Zugrundlegung auch dieses Maßstabes ergiebt sich, daß die Zahl der Personen in leidlich behaglichen Lebensumständen heutzutage dreimal so groß ist, als vor vierzig Jahren.

Jahr.	Nationalvermögen. Millionen Pfd. Sterl.	Zahl der Wohnhäuser im Vereinigten Königreich.	Eingeschätzt auf über 20 Pfd. Sterl.	Verhältnißzahl.
1840	3824	4 507 500	244 300	5,40
1860	5215	4 864 800	519 200	9,60
1870	6880	5 157 900	754 100	12,80
1880	8420	5 868 600	1 002 400	14,50

V.]

Huelva.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die Bewegung des Waarenverkehrs war die folgende:

	1880. Tonnen.	1881. Tonnen.		Tonnen.
Einfuhr	63 000	84 000	Zunahme	21 000
Ausfuhr	553 000	482 000	Abnahme	73 000

Die Zunahme der Einfuhr bestand in ca. 21 000 Tonnen mehr Kohle und 7000 Tonnen Holz.

Die Abnahme der Ausfuhr entstand aus der Wenigerausfuhr von 67 000 Tonnen Kupfererz, 1000 Tonnen Cementkupfer und 12 000 Tonnen Manganerzen.

Dagegen hat die Ausfuhr von Eisenerz um 6000 Tonnen und die von Wein um 2000 Tonnen zugenommen.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 588.

Bei den für Deutschland bestimmten Erzen ist zu bemerken, daß außer den nach Hamburg verschifften 14 000 Tonnen Kupfererz, 1100 Tonnen Cementkupfer und 800 Tonnen Mangan, im Berichtjahre 56 000 Tonnen Kupfererz, 1500 Tonnen Cementkupfer und 2800 Tonnen Mangan nach Rotterdam verschifft wurden, welche alle für die Deutschen Werke der Rheingegend bestimmt waren.

Die Fortschrittsbewegung der Stadt und der Provinz Huelva ist in stetem Zunehmen. Zahlreiche Neubauten vergrößern zusehends die Stadt, aber die dadurch bereiteten Wohnungen sind noch bei Weitem nicht hinreichend, um das täglich zuströmende Personal zu bergen, welches die im Bau begriffenen großen Unternehmungen hierherzieht. Die bedeutenden Hafenverbesserungsbauten sind jetzt in Angriff genommen.

Eine Englisch-Deutsche Aktiengesellschaft baut gegenwärtig hier ein sehr großartiges Hotel im modernen Stil.

Der Bau der sehr bedeutenden Eisenbahn von hier nach Zafra in Estremadura hat begonnen und wird Tausende von Arbeitern beschäftigen. Diese Linie wird diesem Hafen die direkte Verbindung mit dem an Minen und Produkten sehr reichen Estremadura eröffnen und auch durch eine Zweigbahn mit der Portugiesischen Südbahn die direkteste Verbindung Lissabons mit den Häfen Andalusiens herstellen. Bei dem ausgedehnten Material, welches dieser Eisenbahnbau erfordert, ist vorauszusehen, daß in den folgenden Jahren sich die Einfuhr bemerklich vermehren wird.

Die diesjährige Einfuhr läßt sich auf einen Werth von ca. 5 Millionen Mark und die Ausfuhr auf den ungefähren Werth von 45 Millionen Mark berechnen.

Schiffsbewegung.

Eingang: 603 Schiffe von 324 877 Register-Tonnen, nämlich 454 Dampfschiffe von 289 382 Register-Tonnen, und 149 Segelschiffe von 35 495 Register-Tonnen, unter folgenden Flaggen:

	Schiffe.		Dampfschiffe.	Segelschiffe.
Britische	452	nämlich	366	86
Spanische	53	„	53	—
Deutsche	18	„	12	6
Französische	37	„	21	16
Portugiesische	17	„	—	17
Schwedische u. Norwegische	13	„	1	12
Niederländische	4	„	1	3
Italienische	4	„	—	4
Russische	2	„	—	2
Oesterreich-Ungarisches	1	„	—	1
Der Vereinigten Staaten von Amerika	2	„	—	2
	603	nämlich	454	149

Von den Deutschen Fahrzeugen kamen 2 Dampfschiffe in Ballast.

Nichtdeutsche Schiffe kamen aus Deutschland 10 (7 Dampfschiffe und 3 Segelschiffe), von ihnen 9 aus Hamburg, zumeist mit Sprit, aus Danzig 1 Segelschiff mit Holz.

Ausgang: 595 Schiffe von 322 599 Register-Tonnen, nämlich 451 Dampfschiffe von 288 670 Register-Tonnen und 144 Segelschiffe von 33 929 Register-Tonnen.

Deutsche Schiffe gingen aus die 18 angekommenen, von ihneu 2 Segelschiffe in Ballast, 10 mit Kupfererz.

Nichtdeutsche Schiffe gingen nach Deutschland (sämmtlich nach Hamburg) 11 Dampfer, zumeist mit Kupfererz und Kupfer, demnächst mit Manganerz.

Aus Deutschen Häfen kamen 10 fremde Schiffe, dorthin gingen 11 solche.

Einfuhr.	Tonnen von 1000 Kilogr.
Steinkohle und Coke	37 524
Roheisen	25 206
Geschmiedetes Eisen und Stahl	4 243
Maschinen und Maschinentheile	2 770
Holz	10 983
Faßdauben	360
Eisenbahnschwellen	570
Portland-Cement	746
Pech und Asphalt	272
Sprit	1 023
Bier und Wein	43
Quincaillerien und Möbel	102
Zusammen	83 842

Ausfuhr:	Tonnen von 1000 Kilogr.
Kupfererz	431 943
Cementkupfer	20 985
Kupfermatte	718
Eisenerz	11 284
Manganerz	5 768
Silberhaltiges Bleierz	35
Wein	10 728
Früchte und Kork	450
Zusammen	481 911

VI.]

Liverpool.

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Handel Liverpools im verflossenen Jahre ist im Ganzen genommen ein sehr lebhafter gewesen und zeigt eine Besserung gegen den von 1880.

In jenem Jahre war bereits ein Aufblühen in einigen Zweigen der hiesigen Industrie eingetreten, aber während 1881 dehnte sich dasselbe auch auf die Schifffahrt im Allgemeinen aus. Die Hebung des hiesigen Handels erhielt sich während des ganzen Jahres, mit Ausnahme des Zurückgehens der Frachten einwärts in der Nordamerikanischen Fahrt am Ende des Jahres. Die guten Emigrantenfrachten deckten jedoch diesen Verlust hinreichend.

Der Aufschwung in der Schifffahrt machte den Neubau von Schiffen nöthig, und selten waren die Schiffbauer mehr mit Kontrakten für Dampfer erster Klasse überhäuft. Leider wurde der Bau übertrieben, und eine genauere Einsicht in die Berichte der hiesigen größeren Dampfschiffskompagnien ergiebt ein nicht zu erfreuliches Resultat. So bezahlt z. B. die Cunard-Compagnie nur 1 pCt. Dividende und die Nationallinie 2½ pCt. aus den Assekuranzfonds.

Der Mangel an Frachtgütern von den Vereinigten Staaten von Amerika ist der vorjährigen geringen Weizenernte daselbst zuzuschreiben. Dagegen hat die Einfuhr von Getreide aus Ostindien in einem überraschenden Maßstabe der Schifffahrt ein neues Feld eröffnet, welches die Aussicht auf bedeutenden Frachtverkehr eröffnet.

In der Fahrt nach Australien und China macht London eine große Konkurrenz, namentlich in der gesicherten Einfuhr der in ersterem Lande erzeugten Wolle nach London.

Die Frachten von Kalifornien blieben bei der guten Ernte in diesem Staate auf 4 Pfd. Sterl. bis 4 Pfd. Sterl. 5 Schill. pro Tonne.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 416.

Die Zahl der im vergangenen Jahre hier eingelaufenen Schiffe stellt sich, verglichen mit 1880, wie folgt:

	Eingegangen vom 1. Jan. bis 31. Dezbr.:		Ausgegangen vom 1. Jan. bis 31. Dezbr.	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
1881	5129	5 037 732	4729	4 965 997
1880	5348	4 966 607	4878	4 820 854
Zunahme	—	71 125	—	145 143
Abnahme	219	—	149	—

Deutsche Schiffe liefen im vergangenen Jahre ein:
205 von 89 402,15 Tonnen,
gegen 229 „ 98 002,90 „ im Jahre 1880.
Abnahme 24 und 8 600,75 Tonnen.

Unter jenen 205 sind 2 hier angekaufte mitbegriffen. In Ballast kamen 19 solche, theilweise mit Ballast 1, leer 2. 1 Deutsches Schiff wurde hier verkauft. Von den übrigen 204 gingen aus 188, von ihnen 70 mit Salz, 23 in Ballast, 1 leer. Am Jahresschlusse waren 16 Deutsche Schiffe im Hafen.

Die Schifffahrt von Liverpool nach Deutschen Häfen und zurück betrug:

	Einwärts:		Auswärts:	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
1880	147	86 493	150	88 229
1881	125	80 783	145	72 696
Abnahme	22	5 710	5	15 533

Die Schifffahrt Liverpools hat hauptsächlich für Segelschiffe ein so günstiges Resultat ergeben, wie seit Jahren nicht, und die hiesigen Schiffsrheder sind in den Stand gesetzt worden, Kontrakte zum Bau neuer Schiffe abzuschließen. Selten sind mehr Schiffe in einem Jahre erbaut worden. Diesem gegenüber muß aber erstens der enorme Verlust von Schiffen im vergangenen Jahre, zweitens der unsichere Stand der Preise der Arbeitskräfte und des Materials, und drittens der sich immer mehr verbreitende Welthandel entgegengesetzt werden. Ganz Indien wird mit Eisenbahnen überzogen, um dieses Land dem Handel mit seinen Erzeugnissen zu eröffnen, und enorme Quantitäten von Eisenbahnmaterial und Schienen werden nach dort befördert. Sollte auch von den Vereinigten Staaten eine erneute Nachfrage nach Eisen kommen, so werden die Preise für Schiffe auf alle Fälle sich erhöhen. Der Küstenhandel ist ebenfalls lebhaft und nimmt viele Dampfschiffe in Anspruch.

Die Größe der Segelschiffe nimmt bei steigenden Preisen zu. Augenblicklich stehen dieselben auf 13 Pfd. Sterl. pro Tonne. Nach alten Schiffen ist eine große Nachfrage. Schiffe, gebaut in den Jahren 1860 bis 1864 brachten 7 Pfd. Strl. 10 Schill. bis 8 Pfd. Sterl. 10 Schill.,
1865 „ 1866 „ 9 „ 10 „ „ 10 „ — „
1867 „ 1869 „ 10 „ — „ „ 10 „ 10 „
1870 „ 1875 „ 10 „ 10 „ „ 12 „ — „
für die Register-Tonne.

In den Kolonien gebaute Schiffe sind wenige vorhanden, und sie bringen niedrige Preise. Schiffe für den Holzhandel werden, mit Hinsicht auf den großen Verlust zur See, sehr gesucht und werden gute Preise bringen.

Es sind Aussichten vorhanden, daß sich die Schifffahrt in diesem Jahre lohnend erweisen wird.

Der Verlust von Schiffen aller Nationen im Jahre 1881 ist ungefähr 425 Dampfer und 2750 Segelschiffe und deren Tonnengehalt 1 250 000 Register-Tonnen.

Schiffbau am Mersey. Wie schon angegeben, ist der Schiffbau am Mersey im vergangenen Jahre in voller Thätigkeit gewesen, so-

wohl was das Bauen neuer Dampfer als auch Segelschiffe und das Anfertigen von Maschinen betrifft.

Die Firma Laird Brothers baute 11 Schiffe von zusammen 10 000 Tonnen und 1700 Pferdekräften, die Firma W. H. Potter and Son 8 Schiffe von zusammen 22 000 Tonnen Tragfähigkeit, die Firma R. u. S. Evans u. Comp. 6 Dampfer.

Die anderen hiesigen Firmen, die sich mehr mit Aenderungen und Verbesserungen von Schiffen befassen, haben auf ihren Werften immer Arbeit gehabt.

Salzhandel. Die Nachfrage nach diesem Handelsartikel war im Anfang des Jahres so stark, daß der Vorrath bald erschöpft und einmal sogar die Salzsoole zur Bereitung dieses Artikels nicht zu erhalten war.

Im Herbst verringerte sich die Ausfuhr, hauptsächlich hervorgerufen durch den großen Verlust von Salz tragenden Schiffen in Folge des stürmischen Wetters. Der Verlust dieser Schiffe wird sehr gefühlt, und es kann auf die gewöhnliche Tonnage nicht gerechnet werden; größere Quantitäten werden mit Dampfern befördert werden müssen.

Die Preise waren während des ganzen Jahres niedrig, da zwischen den Fabrikanten kein Uebereinkommen existirt, solche nach dem Bedarf festzustellen.

Im Frühjahr und Sommer waren die Preise für gewöhnliches Salz an den Werken von 5 Schill. bis 5 Schill. 6 Pce., später 4 Schill. bis 4 Schill. 6 Pce. Salz für Calcutta steht sehr niedrig, da es den Verschiffern auf die Qualität nicht ankommt; doch werden sich in kürzester Zeit die Preise in Indien danach richten.

Letzteres Land ist der beste Abnehmer für diesen Artikel, und mit der Ausdehnung der Eisenbahnen im Innern dort steht eine noch vergrößerte Ausfuhr in Aussicht.

Die Ausfuhr nach Amerika hat unzufriedenstellende Resultate aufzuweisen; die Erhöhung der Frachten hatte einen störenden Einfluß auf den Handel, da es dem geringeren Amerikanischen Produkte Gelegenheit bot, die Seehäfen zu erreichen.

Nach der Ostsee ist ebenfalls eine geringere Quantität als gewöhnlich gegangen, herbeigeführt durch hohe Frachten und einen beschränkten Tonnengehalt. Da der Vorrath dort aber erschöpft ist, so steht eine volle Ausfuhr im Frühjahre in Aussicht.

Die Frachten sind höher als letztes Jahr: nach der Ostsee, nach Russischen Häfen 9 bis 10 Schill., nach Preußischen 8 Schill. bis 9 Schill. 6 Pce.; nach Britisch-Amerika 5 Schill., von Boston nach Wilmington 10 Schill. bis 10 Schill. 6 Pce.; für Segel- und Dampfschiffe nach New-York 16 Schill. 6 Pce.; nach Savannah wird 10 Schill. gegeben; nach New-Orleans 8 Schill.; nach Galveston 12 Schill.; nach Calcutta 17 Schill. 6 Pce. bis 18 Schill. 6 Pce.

Der Holzhandel ist im verflossenen Jahre ohne Lebhaftigkeit gewesen, hauptsächlich durch den geringen Antheil hervorgerufen, den die Käufer im Innern des Landes daran nahmen, und obgleich im Anfang des Jahres niedrige Preise herrschten, hatten die Preise dennoch eine fernere rückgängige Bewegung. Erst zu Ende des Jahres, nachdem es sich ergeben, daß die Zufuhr nur gering sei und der Vorrath sich schnell vermindere, trat eine bedeutende Steigerung der Preise ein.

Die Einfuhr war mit Ausnahme von 1879 die kleinste während der letzten zehn Jahre. Der Verbrauch hat ebenfalls nicht zugenommen, kommt kaum dem vom vorigen Jahre gleich und zeigt den geringen Stand der Bauten in diesem Distrikt. Vorrath ist 35 pCt. weniger, als letztes Jahr und der geringste seit 1872. Obgleich die Aussichten in diesem Jahre besser sind, als die der früheren, muß in Anbetracht der hohen Preise in den Verschiffungshäfen und des höheren Geldwerthes doch sehr vorsichtig gehandelt werden, auch ist in Betracht zu ziehen, daß in letzter Zeit der Handel hier auf einer anderen Basis, als früher, betrieben wird, wodurch das Halten eines beschränkteren Vorraths bedungen ist.

Die Auswanderung über Liverpool hat abermals bedeutend zugenommen. 228 813 Auswanderer verließen den hiesigen Hafen in 1028 Schiffen.

Die Nationalität der Auswanderer war:

122 239 Britten,
101 150 Fremde und
5 424 unbekannter Nationalität.

In diesem Jahre wird ebenfalls auf eine große Auswanderung gerechnet, namentlich von Deutschland und Skandinavien. Ob das Englische Element so stark vertreten sein wird, ist sehr fraglich, da von Zeit zu Zeit Berichte eingegangen sind, daß Handwerker aller Art bereits zu stark vertreten sind und nur Landarbeiter verlangt werden.

Baumwolle. In Folge der großen Ernte in Amerika waren die Zufuhren in dem abgelaufenen Jahre um 197 000 Ballen stärker, als im Vorjahre, und zwar beziffert sich der Import dieses Hafens für das Jahr 1881 auf 3 837 000 Ballen gegen 3 640 000 Ballen im Jahre 1880. Der Abzug für den Konsum hat gleichfalls eine Vergrößerung um 176 000 Ballen erfahren, nämlich 3 244 000 Ballen gegen 3 068 000 Ballen im Jahre 1880. Dagegen ist das für Export genommene Quantum nur um 7000 Ballen vermehrt worden, nämlich 538 000 Ballen gegen 531 000 Ballen im Jahre 1880.

Der Gang der Preise machte sehr erhebliche Fluktuationen durch, die mehr oder weniger ihren Ursprung hatten in den Ansichten und Enttäuschungen, wie sie durch den Ausfall der maßgebenden Amerikanischen Ernte geboten wurden, während der gute und schlechte Gang der Industrie dafür viel weniger in Frage gekommen ist. Man war anfänglich der Ansicht, einer nicht zu großen Ernte in Amerika gegenüberzustehen, denn ein abnorm schlechter Winter mit viel Schnee und frühzeitigen Frösten im November 1880 ließen die Annahme eines geschmälerten Ertrages gerechtfertigt erscheinen; nichtsdestoweniger hat Amerika die größte Ernte gemacht, die jemals stattgefunden hat.

Die Enttäuschung, die sich darob mit Beginn des Frühjahrs Bahn brach, hatte eine rapide rückgängige Konjunktur zur Folge, welche in Folge der großen Preisentwerthung verschiedene Fallimente verursachte. Die niedrigen Preise legten nun den Keim zu einer im großartigsten Umfange unternommenen Spekulation, welche die Preise zu Beginn des Herbstes dem höchsten Standpunkte entgegenführte, den sie im Jahre 1881 eingenommen haben. Unter dem Eindruck dieser hohen Preise wurden die Lager der kontinentalen Stapelplätze, wie Havre, Amsterdam, Bremen, nach hier gezogen, und selbst Spinner im Innern Deutschlands hatten Veranlassung, ihre Vorräthe von Rohmaterial nach hier zu verkaufen. Mit Beendigung des September hatte diese Unternehmung ihr Ziel erreicht, und sehr bald gewann der Artikel seine natürliche Stellung wieder. Es ergab sich zunächst ein natürlicher Rückschlag von der künstlich erzeugten Höhe, bis gegen Ende des Monats Oktober sehr ungünstige Berichte über Beschädigungen der Ernte in Amerika durch Dürre den Lauf der Preise wieder nach oben drängten, so daß das Jahr 1881 ungefähr auf derselben Preisstufe schließen konnte, womit es angefangen hatte.

Palmölhandel. Das Jahr begann mit einem matten Markte. Speziell erwähnenswerthe Gesichtspunkte sind in dem Handel nicht vorgekommen, und die Fluktuationen in den Preisen, die sich in einem Totalradius von etwa 3 Pfd. Sterl. pro Ton während des Jahres bewegten, waren mehr oder weniger die alleinige Folge der Größe der wöchentlichen Zufuhren. Eine kurze Spekulationsperiode im September brachte den Markt volle 2 Pfd. Sterl. 10 Schill. pro Tonne

hinauf, doch konnte die Reaktion nicht ausbleiben, und die Preise verloren ihren Avance fast ebenso schnell, wie sie sie erhalten hatten.

Die Importe im vergangenen Jahre sind abgefallen um etwa 10000 Tonnen, dagegen die Exporte um eine unbedeutende Kleinigkeit von etwa 600 Tonnen gewachsen; die Zahlen dafür stellen sich folgendermaßen:

Import in 1881: 40 987 Tonnen gegen 51 319 Tonnen in 1880.
Export „ 1881: 22 764 „ „ 22 161 „ „ 1880.

Palmkernhandel. Der Import dieses Hafens im verflossenen Jahre betrug etwas über 20 000 Tonnen. Hiervon ging nicht ganz die Hälfte wieder aus, und zwar ausschließlich nach Deutschland, während die restlichen etwa 10 000 bis 11 000 Tonnen in den Englischen Konsum übergingen.

Liverpool ist auch im Jahre 1881 ein sehr maßgebender Platz für Palmkerne geblieben, und das Geschäft von hier nach Deutschland darin ist eher im Zunehmen begriffen.

Metallhandel. Das Jahr 1881 fing hoffnungsvoll an. Die Depression, welche seit Herbst 1880 im Markte geherrscht hatte, war verschwunden, und die Preise hatten sich im Allgemeinen beträchtlich von ihrem niedrigsten Stande gehoben. Es gelang jedoch leider nicht, diese Besserung zu erhalten, und im Juli wurden Metalle beinahe so niedrig notirt, als zu Beginn des Jahres.

Erst im letzten Quartal 1881 gelang es dem Markte, sich energisch zu heben, und fast in allen Metallen fanden bedeutende Preissteigerungen statt.

Roheisen. Die Produktion in Großbritannien war 8 100 000 Tonnen gegen 7 749 233 Tonnen in 1880. Die gesammten Exporte von Eisen (alle Sorten) waren 3 818 338 Tonnen gegen 3 787 281 Tonnen im Jahre 1880.

Der Konsum im Lande selbst betrug 4 033 616 Tonnen gegen 3 919 724 Tonnen in 1880.

Die Vorräthe bei Schluß des Jahres 1881 in Schottland und Nordengland waren 1 318 170 Tonnen gegen 1 070 124 Tonnen im Jahre 1880.

Zinnplatten. Der Exporthandel mehrt sich in erfreulicher Weise und läßt auf eine lohnende Fabrikation für die Zukunft hoffen, wenn nicht die Besserung wieder erstickt wird durch eine Ueberproduktion. Die Exporte im Jahre 1881 waren 242 448 Tonnen gegen 217 699 Tonnen in 1880 und 196 997 Tonnen in 1879.

Zinn war während der ersten neun Monate ohne wesentliche Schwankungen im Preise, hob sich indessen in den letzten drei Monaten fast um 20 Pfd. Sterl. für das Ton. Dieser Umstand wird ohne Zweifel den Import, namentlich von Australien, vergrößern.

Kupfer erholte sich im Laufe des vergangenen Jahres um etwa 8 Pfd. Sterl. für das Ton im Preise. Die vielen in neuerer Zeit auf dem Gebiete der Elektrizität angestellten Versuche haben eine größere Frage nach dem Artikel herbeigeführt und stellen ihm für die Zukunft ein günstiges Prognostikon.

Blei hat sich im Wesentlichen während des ganzen Jahres auf derselben Stufe gehalten, wie in 1880 bezw. zu Anfang 1881.

Zink ist im verflossenen Jahre etwa 2 Pfd. Sterl. 10 Schill. für das Ton theurer geworden und hält sich fest.

Rübenzucker. Einfuhr, Verbrauch und Vorrath dieses Handelsartikels in den beiden letzten Jahren stellten sich wie folgt:

	1881: Tonnen.	1880: Tonnen.
Einfuhr	39 770	39 084
Verbrauch	39 500	39 225
Vorrath	6 750	6 480

Die Preise haben wenig Aenderung erfahren und waren Oesterreich. 88 pCt. 20 Schill. 9 Pce. gegen 22 Schill. 6 Pce. in 1880.

Die Einfuhr von Vieh und frischem Fleisch von Amerika am hiesigen Platze betraf:

Ochsen	65 985 Stück,
Schafe	64 538 „
Schweine	1 287 „
Fleisch	551 875 Centner.

Nachstehend folgt eine Uebersicht über die Weizen- und Mehl-Einfuhr nach dem Vereinigten Königreich von 1870 bis 1881 (der Centner Mehl zu 1½ Centnern Weizen gerechnet). Dabei ist zu bemerken, daß in den letzten 5½ Monaten von Indien bereits 1 200 000 Quarters eingeführt sind, so daß für die 12 Monate bis Ende August Aussicht ist, 2½ Millionen Quarters zu erwarten. Die Aussichten für die Ernte in Indien sowohl, als in Amerika, sind für eine außerordentliche Ausbeute.

Die Weizenpflanze in England steht besser, als die ältesten Landwirthe sich erinnern können.

In Quarters von 480 Engl. Pfd.		1870/71.	1871/72.	1872/73.	1873/74.	1874/75.	1875/76.	1876/77.	1877/78.	1878/79.	1879/80.	1880/81.
reinigte Staaten (ausländische Häfen)	einschl. Mehl	3 565 358	2 413 562	4 078 543	6 617 192	6 058 965	5 956 521	2 681 829	6 825 791	6 974 518	9 295 266	9 199 164
reinigte Staaten (Pacifische Häfen)	Weizen allein							1 585 568	984 205	1 476 668	1 653 303	1 979 945
itisch-Nordamerika	Weizen u. Mehl	851 473	604 313	792 071	1 226 897	751 764	979 125	344 845	937 778	899 397	1 252 495	857 255
ußland	Weizen allein	3 090 972	4 206 924	3 079 956	1 383 342	2 006 124	2 164 014	2 474 718	2 099 908	2 193 085	1 124 843	526 222
ankreich	Weizen u. Mehl	86 273	207 069	1 600 979	104 348	664 582	584 405	919 892	287 184	106 601	79 101	69 557
eutschland	desgl.	842 389	1 080 619	940 572	847 624	1 280 116	1 222 978	1 167 187	1 696 264	1 259 014	830 501	521 420
irkei	Weizen allein	319 094	205 813	102 449	129 348	169 399	439 878	294 507	60 180	67 407	574	80 926
ypten	desgl.	61 479	515 472	403 572	129 146	153 477	643 535	681 268	131 139	262 286	533 854	277 324
ile	desgl.	124 803	293 678	370 507	416 206	224 779	306 300	164 608	42 606	128 111	417 948	275 854
itisch-Ostindien	desgl.	—	—	—	211 016	342 789	653 644	1 205 091	905 368	160 132	580 109	1 208 329
ustralien	desgl.	—	—	—	—	—	529 555	220 571	257 396	494 355	663 786	988 799
rschiedene Länder	einschließlich allen Mehls, mit Ausn. von Amerika, Frankreich u. Deutschland	413 491	537 707	1 424 499	1 056 783	266 219	760 388	736 736	768 054	708 974	567 801	650 466
Zusammen		9 355 332	10 065 157	12 793 148	12 121 902	11 918 214	14 300 343	12 476 822	14 995 873	14 730 548	16 999 581	16 635 961

Die Kartoffelernte war gut, und die Preise blieben gedrückt, so daß keine Veranlassung zu fremden Einfuhren war. Zu bemerken ist, daß der niedrige Preis der „Champion"-Kartoffel eine bedeutende Ausfuhr davon nach den Vereinigten Staaten herbeigeführt hat, um dort als Saat gepflanzt zu werden. Jetzige Preise sind: Champions 2 Pfd. Sterl., Skerry blues 3 Pfd. Sterl. und Magnum Bonums 4 Pfd. Sterl. die Tonne.

II.]

Akyab.

Jahresbericht für 1881.[1])

Das Jahr 1881 war für den Ausfuhrhandel des Platzes wie für die Provinz nicht so günstig wie das vorhergegangene. Die Preiserniedrigung des Reis in Europa, sowie die kleinere Ernte gegen die des Vorjahres verfehlten natürlich ihren drückenden Einfluß nicht, und obgleich die Exporteure im Allgemeinen zufrieden sein können, stehen die Erfolge doch hinter denen des Jahres 1880 zurück. Noch mehr berührt dieses die Pflanzer, die in erster Linie durch einen verringerten Ertrag ihrer Felder litten, in Folge des bereits Mitte Oktober gänzlich aufhörenden Regens, und zudem noch mit ermäßigten Preisen sich begnügen mußten.

Der Markt eröffnete mit 30 Rupien für 100 Baskets Paddy, gleich mit 4¾ Schill. für 112 Engl. Pfd., frei an Bord, und stieg langsam bis Ende März bis auf 5⅛ Schill. Als dann die Preise in Europa einen beständigen Rückgang erfuhren, folgte unser Markt darin, und die Raten fielen allmälig bis Mitte Mai auf 4½ Schill. für 112 Engl. Pfd. frei an Bord und weiter, bis sie gegen Juli/August auf 26 Rupien für 100 Baskets Paddy, gleich mit 4⅛ Schill. für 112 Engl. Pfd., sanken. Damit hörte der Begehr für Europa auf, und das wenige noch im Lande Zurückgebliebene wurde meist von kleinen Küstenfahrern zu 20 Rupien für 100 Baskets bis gegen Ende des Jahres genommen.

Die Gesammtausfuhr von Reis belief sich auf 142 594 Tonnen zu 2240 Engl. Pfd., wovon 19 703 nach Ostindischen Häfen und 122 891 nach Europa verschifft wurden, welche letzteren in 32 Segelschiffen und 40 Dampfschiffen zur Ausfuhr kamen.

Die diesjährige Ernte verspricht eine sehr große zu werden; das Wetter ist in jeder Beziehung günstig gewesen.

Die Frachtpreise schwankten zwischen 50 und 60 Schill. für Segelschiffe, und zwischen 55 und 62½ Schill. für Dampfschiffe, gewinnbringende Sätze für die Rhederei. Verfrachtungen für die bevorstehende Saison sind auf gleicher Grundlage abgeschlossen worden.

Erdöl. Die im letztjährigen Bericht erwähnte Borongo Oil Boring Company ist leider in ihren Bemühungen, eine fließende Oelquelle zu finden, noch immer erfolglos gewesen, setzt aber trotzdem unverdrossen ihre Arbeiten fort. Man war bisher hauptsächlich mit Tiefbohrungen beschäftigt, die aber sämmtlich fehlschlugen, indem kein Oel in Quantitäten gefunden wurde. Da diese Tiefbohrungen, welche sich auf 1000 Fuß und darüber erstrecken, sehr kostspielig sind, so hat man sie vorläufig aufgegeben und ist damit beschäftigt, sogenanntes „surface oil" aufzusuchen, indem man eine Anzahl von Bohrlöchern herrichtet, die meist nicht über 200 Fuß Tiefe hinausgehen und in denen sich mehr oder weniger Oel ansammelt, welches ausgepumpt wird. Es unterliegt keinem Zweifel, daß der vulkanische Boden Arakans gewaltige Oelmassen birgt, denn überall sind die Anzeichen dafür günstig, es scheint aber, als wenn etwaige Reservoirs zu tief liegen, um sich nutzbringend erbohren zu lassen, doch ist auch ebenso gut möglich, daß man bisher in der Wahl des Terrains unglücklich gewesen.

Kaffee. Die in einem früheren Bericht erwähnte Kaffeepflanzung ist gänzlich eingegangen, da das hiesige Klima ungünstig für den Kaffeebau ist. Interessant und von weittragender Bedeutung im Laufe der Zeit dürfte die vor einiger Zeit gemachte Entdeckung des „Dangweh"-Samens sein, welcher gebrannt und gemahlen ein vorzügliches Surrogat für Kaffee giebt, dabei nicht die aufregenden Wirkungen des echten Kaffees erzeugt. Die „Dangweh"-Staude — „Cassia Tora" — wächst wild im ganzen Lande, hauptsächlich auf sonst unfruchtbarem sandigen Boden, und ist deshalb ohne Schwierigkeiten und wohlfeil anzubauen.

Im Leuchthauswesen ist keine Veränderung zu melden, man ist jedoch mit Vorbereitungen beschäftigt, einen Leuchtthurm auf den gefährlichen „Terribles", einer Felsengruppe in der Bai von Bengalen, südwestlich von Cheduba Island, zu errichten, womit die Kette der Leuchtfeuer an der Küste von Birma, von Chittagong herunter bis Maulmain, vollständig wäre.

Der Gesundheitszustand war ein nicht so befriedigender, wie der des Vorjahres; Blattern grassirten in leichter Form vom Februar bis Mai, jedoch traf dies fast ausschließlich die Eingeborenen, wenigstens ist kein Todesfall unter den Europäern zu beklagen gewesen.

Im Hafenwesen und in den Verkehrsrouten sind keine Veränderungen vorgegangen.

Uebersicht der im Jahre 1881 von Akyab nach Europa ausklarirten Schiffe und Reisladungen derselben.

Nationalität.	Segelschiffe.			Dampfschiffe.			Zusammen.		
	Anzahl.	Register-Tonnen.	Ladung: Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Ladung: Tonnen.	Schiffe.	Register-Tonnen.	Ladung: Tonnen.
Deutsche	3	3 318	4 819	—	—	—	3	3 318	4 819
Britische	10	12 462	17 581	39	42 076	76 370	49	54 538	93 951
Norwegische	6	4 799	6 817	1	904	1 619	7	5 703	8 436
Italienische	13	10 933	15 605	—	—	—	13	10 933	15 605
	32	31 512	44 822	40	42 980	77 989	72	74 492	122 811

Die Deutschen Fahrzeuge kamen sämmtlich in Ballast an und gingen beladen aus.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 502.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von S. E. Mittler und Sohn, Berlin, Kochstraße 69. 70.

Handelsberichte der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

I.]

Kanton.

Handelsbericht für die Jahre 1879 und 1880.[1])

I. Schifffahrt.

Der Gesammt-Tonnengehalt der in Kanton-Whampoa ein- und ausgelaufenen Dampf- und Segelschiffe hat sowohl von 1878 auf 1879, als auch namentlich von 1879 auf 1880, wie dies die unten angeschlossene Uebersicht 1 des Näheren ausweist, erheblich zugenommen.

Eine Vergleichung der Schifffahrtsbewegung in den drei Jahren 1878 bis 1880 ergiebt:

Jahr.	Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Schiffe überhaupt.	
	Ein- und ausklarirte Fahrzeuge.	Tonnengehalt.	Ein- und ausklarirte Fahrzeuge.	Tonnengehalt.	Anzahl.	Tonnengehalt.
1878	145	38 327	1573	1 364 812	1718	1 403 139
1879	136	49 268	1756	1 614 704	1892	1 663 972
1880	116	36 928	2249	2 178 311	2365	2 215 239

Die Zunahme kommt nur auf die Dampfschiffe, während die Segelschifffahrt in steter Abnahme begriffen ist.

A. Dampfschiffe.

Die in Kanton verkehrenden Dampfschiffe lassen sich in drei Kategorien eintheilen:

1) Flußdampfschiffe, welche in regelmäßiger Fahrt den Fracht- und Personenverkehr Kantons mit Hongkong und Macao vermitteln.

2) Küstendampfschiffe, welche zum Theil in regelmäßiger Fahrt die Linie Kanton—Hongkong—Schanghai mit gelegentlichem Besuche von Ningpo und Tschinkiang, bedienen, zum Theil nur gelegentlich von anderen Chinesischen Küstenhäfen nach Kanton kommen.

3) Emigranten-Dampfschiffe, welche nach außerchinesischen Häfen, speziell nach Honolulu, ausreisen, und zwar direkt, ohne Hongkong anzulaufen.

Nach diesen Kategorien vertheilte sich der Dampfschiffsverkehr wie folgt:

Es wurden ausklarirt:

Jahr.	Flußdampfschiffe.		Küstendampfschiffe.		Emigranten-dampfschiffe.	
	Zahl der Dampfschiffe bezw. Fahrten.	Tonnengehalt.	Zahl der Dampfschiffe bezw. Fahrten.	Tonnengehalt.	Zahl der Dampfschiffe bezw. Fahrten.	Tonnengehalt.
1878	610	547 300	177	135 249	—	—
1879	724	691 602	151	112 702	3	3 048
1880	900	914 620	220	176 814	4	3 645

Während das Jahr 1880 eine Zunahme der Zahl wie des Tonnengehalts der Dampfschiffe in allen drei Kategorien aufzuweisen hat, hat eine solche im Jahre 1879 nur bei den Fluß- und Emigranten-Dampfschiffen stattgefunden.

a. Flußdampfschiffe.

Auf der Strecke Kanton—Hongkong und Kanton—Macao fahren im Ganzen 5 Dampfschiffe, davon 4 unter Britischer, 1 unter Chinesischer Flagge. Die erstere Route, auf welcher der weitaus größte Theil der Exporte, wie ein Theil der Importe Kantons befördert wird, wird nur durch Britische Dampfschiffe bedient. Mit Ausnahme der Sonntage geht alltäglich Morgens ein Dampfschiff von Hongkong und von Kanton ab, neben welchen ein weiteres Dampfschiff einen um den anderen Tag Abends von Hongkong nach Kanton, bezw. von Kanton nach Hongkong, fährt. An der Vermittelung des Verkehrs zwischen Kanton und Macao und vice versa konkurrirt mit dem Britischen seit April 1879 ein Chinesisches Dampfschiff. Dieser Konkurrenz entgegenzuarbeiten, hatte die Englische Flußdampfschiffs-Gesellschaft im April 1880 ein weiteres Dampfschiff, „Kinshan", auf der Linie Kanton—Macao eingestellt, hat ihn jedoch demnächst im Februar 1881 wieder zurückgezogen. Der Einstellung dieser beiden Dampfschiffe auf der Linie Kanton—Macao ist in der Hauptsache die außerordentliche Zunahme in der Zahl der Fahrten wie im Tonnengehalt der Flußdampfschiffe in 1879—80 zuzuschreiben; sie verursachten eine Vermehrung der Zahl der ausklarirten Dampfschiffe im Jahre 1879 um 96, im Jahre 1880 um 269 gegen das Jahr 1878, und eine Vermehrung im Tonnengehalt im Jahre 1879 um 30 240, im Jahre 1880 um etwa 183 000 Tonnen gegen das gedachte Jahr. — Für den Waarentransport ist diese Zunahme kaum mehr als eine nominelle. Der Handelsverkehr zwischen Kanton und Macao ist ein zu geringer, um bei der beträchtlichen Konkurrenz der einheimischen Dschonken auf dieser Linie selbst nur zwei Dampfschiffen, geschweige

[1]) Wegen des Jahres 1878 s. Hand. Arch. 1881 I. S. 47.

denn vier solchen ausreichenden Verdienst zu geben, und es ist kein Geheimniß, daß das Dampfschiff „Kinshan" mit schweren Verlusten gearbeitet hat, ohne den einzigen und ausschließlichen Zweck seine Einstellung, das Chinesische Dampfschiff von der Linie zu verdrängen, erreicht zu haben.

Der Personenverkehr hat dagegen auf dieser Linie allerdings beträchtlich zugenommen, wie dies bei einer erheblich vermehrten Fahrgelegenheit zu herabgesetzten Preisen kaum anders zu erwarten war. Zu einem — wenn auch nur geringen — Theil ist die Zunahme auch der im Jahre 1879 in Kanton begonnenen Auswanderung Chinesischer Arbeiter nach Honolulu, welche sich hauptsächlich aus den an Macao grenzenden Distrikten rekrutirt, zuzuschreiben.

Die Beförderung von Passagieren, namentlich Chinesischen, ist für die Flußdampfschiffe ein sehr wichtiger Faktor, wie die folgende Tabelle ausweist.

Es wurden befördert:

Jahr.	von Kanton				nach Kanton			
	nach Hongkong		nach Macao		von Hongkong		von Macao	
	Fremde	Chinesen	Fremde	Chinesen	Fremde	Chinesen	Fremde	Chinesen
1878	2487	329 778	110	12 219	2495	320 758	95	13 165
1879	2145	326 050	129	23 702	2271	329 396	84	27 110
1880	1648	268 215	204	64 543	1723	248 153	157	62 107

Bei einer Chinesischen Bevölkerung von über 150 000 in Hongkong, über 60 000 in Macao und etwa 1½ Millionen in Kanton kann der sehr beträchtliche Verkehr Chinesischer Passagiere zwischen jenen Häfen kaum auffallen. Er ist jedoch auch nicht ohne Einfluß auf den internationalen Handel, insofern es die täglichen Fahrten in Verbindung mit dem sehr wohlfeilen Passagepreise (40 Cents für die Reise) dem Chinesischen Händler ermöglichen, seine Einkäufe speziell in fremden Importen direkt in Hongkong zu besorgen, wo ihm eine weit größere Auswahl der verschiedenen Artikel zu Gebote steht, als in Kanton. Thatsache ist jedenfalls, daß der Schwerpunkt des Importhandels Kantons seit langem nach Hongkong verlegt ist, ein Umstand, den, wie sich später bei Besprechung des Importhandels noch nachzuweisen Gelegenheit finden wird, mit Erfolg nur durch die praktische Ein- und Durchführung des Transitpaßsystems entgegengearbeitet werden kann.

Die außerordentlich niedrigen Frachtsätze, welche die Flußdampfschiffe für den Waarentransport berechnen, wie beispielsweise:

Thee.....	15 Cents	für die Kiste	1 Dollar für das Ton.
Seide.....	25 bis 75 „	für den Ballen	
Seidenabfall .	—	—	1 Dollar für das Ton.
Kassia	7 „	für die Kiste	50 Cents für das Ton.
Porzellan....	10 bis 25 „	„ „	„
Zucker	5 „	„ den Pikul,	
Matten	10 „	„ die Rolle	50 Cents für das Ton.

auf welche Preise noch beträchtliche Reduktionen, bis 30 pCt., bewilligt werden, bringen es, in Verbindung mit dem Umstande, daß gewisse Dampfschiffslinien für Verschiffungen durch die Flußdampfschiffe direkte Ladescheine von Kanton nach Europa bezw. Amerika ertheilen, mit sich, daß das Frachtgeschäft für Exportartikel nach fremden Ländern von Kanton sich allmälig nach Hongkong verlegt.

In Anbetracht des Risiko und der Kosten der Hin- und Rückreise der Schiffe nach und von Whampoa bezw. Kanton paßt es den Verfrachtern besser, die Schiffe in Hongkong beladen zu lassen, statt sie nach Whampoa oder Kanton zu schicken, und das umsomehr, als sie in fast allen Fällen zur Kompletirung ihrer Ladung doch noch Hongkong anzulaufen haben würden.

Der dadurch für Kanton bewirkte Ausfall in dem Schiffsverkehr trifft zunächst die Segelschiffe, die hauptsächlich nur noch behufs Transports einheimischer Erzeugnisse nach anderen Chinesischen Küstenhäfen, das heißt also im Küstenverkehr, und in vereinzelten Fällen in der Verschiffung Chinesischer Auswanderer nach Honolulu in Whampoa Beschäftigung finden.

b. Küstendampfschiffe.

Der stärkere Verkehr in diesem Zweige des Frachtgeschäfts im Jahre 1880 ist, ebenso wie der Ausfall des Jahres 1879 gegen das Vorjahr, der stärkeren Reis- und generell Getreideeinfuhr der Jahre 1878 und 1880 zuzuschreiben. Die Gesammtproduktion von Reis ist selbst in guten Jahren für den Konsum der Provinz unzureichend, in den genannten Jahren war jedoch überdies in Folge andauernder Regengüsse und starker Ueberschwemmungen die Reis- und theilweise auch die übrige Getreideernte sehr erheblich zu Schaden gekommen.

An diesem Frachtverkehr hatten sich neben den regelmäßigen Küstendampfschiffen eine ganze Anzahl anderer Dampfschiffe und darunter in relativ ansehnlicher Zahl auch Deutsche betheiligt.

Während der Deutsche Antheil an dem Gesammt-Tonnengehalt der Dampfschiffe in beiden Jahren kaum 2 pCt. betrug, stellte sich derselbe bei dem Küstenverkehr allein auf etwa 12½ pCt.

Das Verhältniß der einzelnen Nationen im Küstenfrachtverkehr stellte sich im Jahre 1880 wie folgt. Es klarirten ein:

Deutsche Dampfschiffe...	7	mit	31	Fahrten und	22 060	Reg.-Tonnen.
Britische Dampfschiffe ..	30	„	115	„ „	95 571	„ „
Chinesische Dampfschiffe.	11	„	60	„ „	52 494	„ „
Amerik. Dampfschiffe...	3	„	6	„ „	5 261	„ „
Niederländ. Dampfschiffe	1	„	1	„ „	1 037	„ „
Dänische Dampfschiffe ..	1	„	1	„ „	782	„ „

Es ist nicht uninteressant, hier den Antheil der in regelmäßiger Fahrt die Strecke Kanton—Hongkong—Schanghai bedienenden Dampfschiffe besonders festzustellen. Derselbe stellt sich für:

Britische Dampfschiffe der Siemßenschen Linie	auf 81	Fahrten mit	63 819	Tonnen.
Deutsche Dampfschiffe derselben Linie	„ 19	„	„ 12 312	„
Chinesische Dampfschiffe der China-Merchants' Steam Navigations Compagny.....	„ 60	„	„ 52 494	„

Auf der oben erwähnten sogenannten Siemßenschen Linie sind neben dem einen Deutschen Dampfschiff „China", das inzwischen (Juli 1881) durch Verkauf aus der Linie geschieden und durch zwei neue Britische Dampfschiffe, „Peking" und „Hongkong", ersetzt worden ist, 4 Britische Dampfschiffe, „Amoy", „Yangtze", „Ningpo" und „Chinkiang", eingestellt, zu welchen seit 1881 bezw. 1882 die vorgedachten beiden Dampfschiffe hinzutreten. In jeden dieser 6 Britischen Dampfschiffe ist Deutsches Kapital investirt, über dessen Höhe zwar die näheren Angaben fehlen, das aber immerhin den Werth eines Dampfschiffes übersteigen und wenn, statt in Schiffsantheilen, durch ein solches repräsentirt, den Antheil der Deutschen Flagge an dem Küstenfrachtgeschäft nicht unwesentlich erhöhen würde.

Das Frachtgeschäft der Dampfschiffe war, wie überhaupt das Frachtgeschäft an der ganzen Chinesischen Küste, im Jahre 1880 ein

sehr lohnendes und es wird beispielsweise versichert, daß die Dampfschiffe der Siemßenschen Linie in demselben einen Reingewinn von nahe 30 pCt. abgeworfen haben.

Bei sehr günstiger Frachtlage kann ein solches Dampfschiff in zwei Fahrten, die es macht, eine Bruttoeinnahme von 36 000 Doll. haben oder Netto 30 000 Dollars in einem Monat verdienen.

Die niedrigen Frachtsätze, welche während der vorausgegangenen Jahre vorgeherrscht, hatten eine große Anzahl Rheder veranlaßt, ihre Schiffe von der Chinesischen Küste zurückzuziehen; die reiche Ernte des Jahres 1879 und der dadurch gesteigerte Export bot Gelegenheit zu vortheilhafter Heimfracht, und so kehrte denn Ende 1879 und Anfang 1880 eine beträchtliche Anzahl der regelmäßigen Küstenfahrer, namentlich Segelschiffe, von China und überhaupt von Ostasien nach Europa bezw. Amerika zurück.

Die Zahl der während des Jahres 1879 in ganz China ein- und ausklarirten Segelschiffe betrug 6900 und sank im Jahre 1880 auf 5670; die somit verminderte Konkurrenz trug sehr erheblich zur Aufbesserung des Frachtgeschäfts bei.

Für Kanton speziell trat die erhöhte Cerealienzufuhr begünstigend dazu; die in früheren Jahren üblichen Frachtsätze von 14 bis 19 Candarin (= 80 Pf. bis 1,10 Mark) für den Pikul Reis von Tschinkiang, Schanghai oder Wuhu nach Kanton stiegen im Jahre 1880 bis auf 29½ Candarin (1 Mark 70 Pf.)

Zu erwähnen ist noch, daß die Chinesische Flagge von diesem Aufschwung der Cabotage nur in geringem Maße Nutzen gezogen hat, da die unter ihr fahrenden Dampfschiffe für die Truppentransporte nach dem Norden, welche anläßlich der Befürchtung eines Krieges mit Rußland von der Kaiserlichen Regierung in Peking verfügt worden, fast ausschließlich beschäftigt waren.

c. Emigrantendampfschiffe.

Die Beförderung Chinesischer Passagiere nach Honolulu gewinnt für Kanton eine große Bedeutung, da dieselbe seit 1879, nachdem die Kolonial-Regierung in Hongkong den betreffenden Transport nach Honolulu Fahrzeugen aller Nationen in Hongkong, Britischen in allen Häfen Chinas verboten, sich hierher gezogen hat. Durch jenes Verbot war die mächtige Britische Konkurrenz ausgeschlossen und das Feld Deutschen und Chinesischen Fahrzeugen frei gelassen.

Die Auswanderung auf Dampfschiffen nach Honolulu bezifferte sich wie folgt:

1879.				1880.			
Deutsche Dampfschiffe.		Chinesische Dampfschiffe.		Deutsche Dampfschiffe.		Chinesische Dampfschiffe.	
	Passagiere		Passagiere		Passagiere		Passagiere
per „Cassandra“	491	per „Hochung“	452	per „Cassandra“	687	per „Hochung“ }	922
„ „Electra“	566			„ „Quinta“	516	„ „Meifu“ }	
Zusammen...	1057	Zusammen...	452	Zusammen...	1203	Zusammen...	922

für absolute Richtigkeit der in 1880 mit den beiden Chinesischen Dampfschiffen beförderten Anzahl Auswanderer können wir eine Garantie nicht übernehmen, da die uns zur Verfügung gestellten Aufzeichnungen nicht zuverlässig und die Angaben der amtlichen Zollstatistik nicht korrekt sind. Nach unserer Berechnung dürfte die Zahl der per „Hochung“ und „Meifu“ beförderten Passagiere etwa 400 mehr, d. h. im Ganzen etwa 1300 betragen haben.

Mit Ausnahme eines Dampfschiffes im Jahre 1879 und zweier im Jahre 1880 ist dieser Fracht- und bezw. Personenverkehr ausschließlich durch Schiffe (Dampfschiffe und 6 Segelschiffe) Deutscher Flagge vermittelt worden. Sämmtliche Schiffe gingen von Kanton bezw. Whampoa direkt nach Honolulu in See.

Die Frachten dieser Dampfschiffe sind keineswegs unbeträchtlich; sie variiren nach dem Tonnengehalt und bezw. der Größe der zur Aufnahme der Passagiere bestimmten Zwischendecke zwischen 22 000 und 29 000 Dollars für Hin- und Rückfahrt, welche im Ganzen einschließlich Liegetage einen Zeitraum von etwa 2½ Monaten erfordert.

Es ist bereits oben auf den sehr beträchtlichen Antheil, den die unter Britischer und Chinesischer Flagge fahrenden Flußdampfschiffe an dem Gesammt-Dampfschiffsverkehr Kantons für sich in Anspruch nehmen und die damit korrespondirende Vermehrung des Antheils der Britischen Flagge im Gesammtfrachtverkehr hingewiesen worden. Es erscheint nicht uninteressant, dabei den Antheil, den die Flußdampfschiffe an dem Gesammt-Dampfschiffsverkehr besitzen, ziffermäßig festzustellen.

Es haben innerhalb der beiden letzten Jahre ein- und ausklarirt:

1879.

1) Britische Dampfschiffe .... 1418 von 1 435 152 Register-Tonnen,
davon Flußdampfschiffe ... 1258 „ 1 328 361 „ „
160 von 106 791 Register-Tonnen.

2) Chinesische Dampfschiffe ... 292 von 48 420 Register-Tonnen,
davon Flußdampfschiffe ... 192 „ 60 480 „ „
100 von 87 940 Register-Tonnen.

Es klarirten ein und aus überhaupt im Ganzen
Dampfschiffe ..... 1756 von 1 614 704 Tonnen,
davon ab obige Flußdampfschiffe 1450 „ 1 388 841 „
Seedampfschiffe ..... 306 von 325 863 Tonnen.

1880.

1) Britische Dampfschiffe .... 1726 von 1 905 620 Register-Tonnen,
davon Flußdampfschiffe ... 1484 „ 1 724 772 „ „
242 von 180 848 Register-Tonnen.

2) Chinesische Dampfschiffe .... 438 von 211 154 Register-Tonnen,
davon Flußdampfschiffe.... 316 „ 104 468 „ „
122 von 106 686 Register-Tonnen.

Es klarirten ein und aus überhaupt im Ganzen
Dampfschiffe..... 2249 von 2 178 311 Tonnen,
davon ab obige Flußdampfschiffe 1800 „ 1 829 240 „
Seedampfschiffe ..... 449 von 349 071 Tonnen.

Nach Abzug der Flußdampfschiffe stellt sich somit der Antheil der an dem Schifffahrtsverkehr in Kanton meistbetheiligten drei Nationen wie folgt:

1) Dampfschiffsverkehr. Es klarirten ein und aus:

Nationalität.	1879.		1880.	
	Schiffe.	Tonnengehalt.	Schiffe.	Tonnengehalt.
Deutsche.....	42	30 062	69	48 197
Britische.....	160	106 791	242	180 848
Chinesische	100	87 940	122	106 686

2) Gesammtverkehr im Jahre 1880 mit Ausschluß der Flußdampfschiffe:

Nationalität.	1880.		
	Schiffe.	Fahrten.	Tonnengehalt.
Deutsche	57	120	65 439
Britische	113	285	192 852
Chinesische	29	122	106 686

Während der Deutsche Antheil in der Gesammt-Tonnenlast der in Kanton ein- und ausklarirten Fahrzeuge sich im Jahre 1879 auf etwas über, im Jahre 1880 auf etwas unter 3 pCt. berechnet, stellt sich der Prozentsatz unter Abrechnung der Flußdampfschiffe für das Jahr 1879 auf 23 pCt., für das Jahr 1880 auf 19 pCt., während der Britische Antheil in ersterem Jahre von etwa 89 pCt. auf 48 pCt., in letzterem Jahre von 86 pCt. auf 50 pCt. zurückfällt.

Daß die Zahl der Deutschen Fahrzeuge die der Chinesischen übersteigt, ist der Zurechnung der Segelschiffe, welche in Kanton bei der Chinesischen Flagge fehlen, zuzuschreiben, während die größere Zahl der Fahrten und damit korrespondirend die bedeutendere Tonnenlast der ein- und ausklarirten Chinesischen Schiffe bezw. Dampfschiffe durch den Umstand erklärt wird, daß die Strecke Kanton—Hongkong Schanghai nur von einem Deutschen gegenüber 3 bezw. 4 Chinesischen Dampfschiffen regelmäßig befahren wird.

Für den Küstenverkehr würde sich der Deutsche Antheil weit günstiger stellen, wenn unsere Flagge durch eine größere Anzahl Dampfschiffe von 700 bis 900 Tonnen vertreten wäre, die die Konkurrenz mit der Britischen Flagge, welche die Vortheile des Rückganges der Segelschifffahrt bei dem Chinesischen Cabotagegeschäft für sich vorwegnimmt, mit Erfolg aufnehmen könnten.

Es ist übrigens die Britische Konkurrenz nicht allein, mit welcher die Deutsche Schifffahrt zu kämpfen hat, weit bedenklicher, und nicht nur für die Deutsche, sondern für die fremde Schifffahrt überhaupt, erscheint uns die Chinesische. Während die Gesammtzahl der im Jahre 1874 ein- und ausklarirten Chinesischen Dampfschiffe nur 899 betrug, belief sie sich im Jahre 1880 bereits auf 5335. Eine Vergleichung des Dampfschiffverkehrs unter Chinesischer Flagge in China während der letzten sieben Jahre ergiebt nach Ausweis der amtlichen Zollstatistik für 1879 und 1880 folgende Zahlen:

	Zahl der ein- und ausklarirten Chinesischen Dampfschiffe:	Tonnengehalt:
1874.....	899	444 771
1875.....	1577	811 344
1876.....	2133	1 336 654
1877.....	5104	3 908 034
1878.....	5168	4 256 678
1879.....	4860	4 206 771
1880.....	5335	4 699 255

Der weitaus überwiegende Theil dieser Dampfschiffe gehört der subventionirten Chinesischen Rhederei der China Merchants' Steam Navigation Company an.

Die Macht dieser Konkurrenz liegt hier nicht, wie das auf dem Handelsgebiet vielfach der Fall ist, darin, daß die genannte Rhederei wohlfeiler arbeitet und von einer gründlicheren Kenntniß der lokalen Bedürfnisse unterstützt ist oder rationeller verwaltet wird, vielmehr darin, daß an und in ihr die einflußreichsten Mandarine interessirt sind, daß sie von der Chinesischen Regierung und vor Allem von den mächtigen Handelsgilden auf das thatkräftigste unterstützt wird, und daß schließlich ihre Schiffe einzelne, dem fremden Handel nicht geöffnete Häfen anlaufen dürfen; allerdings nur um Passagiere zu landen oder einzunehmen. Die sehr beträchtlichen Fonds, die dieser Gesellschaft zur Verfügung stehen, gestatten ihr überdieß — da, wo es sich um Beseitigung einer Konkurrenz handelt, wie neuerdings die Pacific Mail Company zu ihrem Nachtheil in dem Chinesisch-Amerikanischen Frachtgeschäft die Erfahrung gemacht — mit Verlust und zu Frachtsätzen zu arbeiten, welche jede fremde Konkurrenz ausschließen.

Die Dampfschiffe der China Merchants Steam Navigation Company beschränken sich übrigens nicht auf den Chinesischen Küstenverkehr, sie beginnen bereits mehr oder minder regelmäßige Fahrten nach San Francisco, betheiligen sich an dem Auswandererverkehr von Kanton nach Honolulu und werden, sobald die Auswanderung Chinesischer Arbeiter nach Brasilien, Cuba oder Peru beginnt, den Löwenantheil an diesem für die Rhederei sehr vortheilhaften Zweige des Frachtgeschäfts sich zu sichern wissen.

In dem Cabotagegeschäft macht sich neben der gedachten Dampfschifffahrtgesellschaft allmälig auch die Unternehmung der einzelnen Chinesischen Firmen konkurrirend bemerkbar.

Sobald der Chinesische Kaufmann sich davon überzeugt hatte, daß bei Handelsunternehmungen die Schnelligkeit und insbesondere die im Voraus berechenbare Dauer des Transports der Güter, in Verbindung mit der Möglichkeit ihrer Versicherung, einen sehr wesentlichen Faktor bildet und er dementsprechend vom Dschonkentransport ab- und der Dampfschiffbenutzung sich zugewendet, konnte es nicht ausbleiben, daß er sehr bald einen Schritt weiter ging und Dampfschiffe auf längere oder kürzere Zeit auf eigene Rechnung miethete, d. h. sie in Monats-Charter nahm.

Sanguin und unternehmend, wie der Chinese ist, war der weitere Schritt, die käufliche Erwerbung der Dampfschiffe, damit gegeben, und obwohl die Zahl der Fahrzeuge, welche die fremde Flagge mit der Chinesischen vertauscht — von den Dampfschiffen der China Merchants' Steam Navigation Company abgesehen — zur Zeit noch eine verschwindend kleine ist, so liegt der Grund weniger am Mangel Chinesischen Kapitals oder dem erforderlichen Unternehmungsgeist, als in der weit größeren Sicherheit, welche dem Chinesen unter der fremden Flagge geboten ist und der gegenüber er das Risiko eines unter fremdem Namen figurirenden, nicht selten sehr beträchtlichen Schiffsantheils gerne übernimmt. Bei einer Reihe fremder Dampfschiffe ist bereits in größerem oder geringerem Prozentsatz Chinesisches Kapital betheiligt und der Uebergang solcher Fahrzeuge in ausschließlich Chinesischem Besitz ist unserer Ansicht nach nur eine Frage der Zeit.

Eine nicht zu leugnende Thatsache ist es, daß die Deutsche Flagge bei den Chinesen sich eines hohen Ansehens und großer Beliebtheit erfreut, die sie der größeren Zuverlässigkeit und Tüchtigkeit unserer Kapitäne, sowie auch der Coulanz der in China befindlichen Deutschen Korrespondenzrheder verdankt.

Es würde der Deutschen Rhederei deshalb trotz aller Konkurrenz gelingen, sich einen größeren Antheil im Chinesischen Küstenschiffsverkehr zu erwerben, wenn, wie bereits oben bemerkt, noch einige Dampfschiffe von 700 bis 900 Tonnen eingestellt würden.

Theilweise ist diesem Bedürfnisse bereits im vergangenen Jahre Rechnung getragen worden, und es weist deshalb der Antheil der Deutschen Flagge, wenn auch noch nicht in Kanton, so doch in dem benachbarten Hongkong, einen beträchtlichen Zuwachs für 1881 auf.

Es ist aber das Chinesische Cabotagegeschäft nicht allein, in welchem die Deutsche Flagge sich einen größeren Antheil erobern könnte, nach unserer unmaßgeblichen Ansicht dürfte sich ihr ein lohnendes Gebiet auch in dem direkten Schiffsverkehr zwischen China und Europa eröffnen. Vor etwa anderthalb Jahren ist die neue Dampfschiffslinie des Lloyd zwischen Triest und Hongkong ins Leben getreten. Trotz des Kampfes, den sie mit den konkurrirenden Linien, speziell der Peninsular and Oriental Company, zu bestehen hat, hat sie in vergleichsweise kurzer Zeit nicht nur ihre Existenz- und Konkurrenzfähigkeit dargethan, die neue Linie verspricht auch — sofern wie dies zu erwarten, den Bedürfnissen des speziellen Frachtverkehrs nach der einen oder der anderen Richtung noch etwas mehr Rechnung getragen wird — eine sehr rentable zu werden. Das Beispiel des Oesterreichischen Lloyd ist in mehr als einer Beziehung belehrend.

Deutschland besitzt zwar bereits eine direkte Dampfschiffslinie zwischen Hamburg und Hongkong bezw. Schanghai; dieselbe entspricht jedoch den Bedürfnissen des Frachtverkehrs nur unvollkommen, insofern sie zwar ihre Dampfschiffe in ziemlich regelmäßigen Terminen nach China sendet, sie jedoch je nach dem Stande der hiesigen Frachten zeitweise an der Küste behält oder sie, ohne Hongkong anlaufen zu lassen, nach Hamburg und nicht selten dorthin über London expedirt. Jedenfalls finden fahrplanmäßig fixirte Rückfahrten von Hongkong nicht statt, und da die Deutschen Verschiffer ihre zu verladenden Güter nicht auf das Ungewisse hinhalten können, um sie unter Deutscher Flagge zu befördern, so sehen sie sich in der Regel gezwungen, sie durch fremde Dampfschiffe und über andere Länder, speziell über England, zu verschicken, was selbstverständlich die Waare vertheuern muß.

Das Gleiche gilt auch für einen Theil der Deutschen Exporte. Ein großer Theil der Letzteren kommt aus Westfalen, der Rheinprovinz und süddeutschen in der Nähe des Rheins gelegenen Distrikten; die mehr oder minder große Entfernung dieser Gegenden von Hamburg veranlaßt die Verlader, theils weil die Bahnfracht für einzelne Artikel nach Hamburg thatsächlich zu theuer, theils um bei den durch die starke einheimische und fremde Konkurrenz ohnehin durchschnittlich ziemlich gedrückten Preisen unnöthige Unkosten zu vermeiden, ihre Güter zu Wasser, d. h. auf dem Rhein mittelst Flußdampfschiffe nach Antwerpen und namentlich nach Rotterdam, zu dirigiren. Aus dem letzteren Hafen werden sie von den Agenten der Englischen Postdampfschiffgesellschaft, der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company mit direktem Ladescheine nach China an zwei festgesetzten Tagen in jeder Woche nach London verschifft und dort in die Englischen Postdampfer ohne Extra-Unkosten für den Verschiffer umgeladen. Was nicht mittelst Peninsular and Oriental-Dampfschiffe direkt in Rotterdam schon nach China verladen wird, wird durch Spediteure von Rotterdam nach London oder Southampton ꝛc. verladen und alsdann von da aus in Englischen Privatdampfschiffen nach China weiter befördert. Die sehr wohlfeilen Frachtsätze der Rhein-Dampfschiffe im Gegensatz zu den hohen Bahnfrachten nach Hamburg, welche letzteren nur ein sehr geringer Theil der fraglichen Waaren vertragen kann, weisen den Exporteur nothwendig auf diese Transportroute hin, aber auch diejenigen Exporte jener Gegenden, welche die theurere Bahnfracht erleiden können, entgehen mit wenigen Ausnahmen den Hamburger Dampfschiffen, weil man vorzieht, sie nach Marseille zu spediren, von wo sie mit den genau am bestimmten Tage abgehenden Dampfschiffen der Messageries Maritimes nach China auf kürzerem Wege und schneller befördert werden, was ja in vielen Fällen ebenfalls von Wichtigkeit ist.

Wie wir später unter der betreffenden Rubrik näher ausführen werden, hat die chemische bezw. die Farbenindustrie Deutschlands für den Chinesischen Handel von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewonnen; der Hauptsitz dieses Fabrikationszweiges ist in der Rheingegend, und wir greifen denselben heraus, um die oben aufgestellte Behauptung durch ein Beispiel zahlenmäßig anschaulicher zu machen.

Eine Kiste mit 200 Flaschen zu 2 Unzen Anilinfarben wiegt mit kompleter Verpackung Brutto 60 bis 65 Kilogramm; die Fracht von Frankfurt a. M. nach Hamburg beträgt etwa 5 bis 5½ Mark für 100 Kilogramm, die Bahnfracht für fünf Kisten würde sich hiernach bis nach Hamburg auf etwa 17 Mark 50 Pf. stellen, während nach einer uns vorliegenden Original-Rechnung die ganzen Transportunkosten, also mit Bahn nach Kastel-Mainz, Ueberladung in das Rhein-Dampfschiff und Fracht bis Rotterdam, nur 8 Mark 85 Pf. betragen, wobei ferner zu berücksichtigen ist, daß der Transport mittelst Bahn nach Hamburg in gewöhnlicher Fracht 8 bis 10 Tage in Anspruch nimmt, während die Güter über Mainz mittelst Rhein-Dampfschiffe bereits am dritten Tage in Rotterdam ankommen, also schneller denn als Eilgut. Zwischen den Frachtraten zwischen Rotterdam über London oder Southampton nach Hongkong und zwischen Hamburg und Hongkong besteht aber unseres Wissens kein oder doch kein nennenswerther Unterschied.

Hätten wir als Ausgangspunkt Mainz statt Frankfurt a. M. gewählt, so würden von obigen 8 Mark 85 Pf. nach abgehen: 1 Mark 85 Pf. Fracht nach Mainz und etwa 1 Mark für Ueberladung bezw. Spedition in Mainz; die ganze Fracht würde dann also mittelst Rheindampfschiffe nach Rotterdam für die fünf Kisten etwa 6 Mark kosten, gegen etwa 17 Mark Fracht mittelst Bahn nach Hamburg. Noch schärfer tritt selbstverständlich dieser Frachtunterschied zu Tage, je weiter am Rhein abwärts der Produktions- bezw. Versendungsort gelegen ist.

Die Rheinländische und Süddeutsche Exportindustrie ist ein Faktor, der ernstliche Berücksichtigung seitens der Deutschen Rhederei verdient und es dürften sicher Mittel und Wege zu finden sein, den Transport der betreffenden Fabrikate, der jetzt fast ausschließlich durch Englische Dampfschiffe besorgt wird, den Deutschen Dampfschiffen zu sichern, sei es, daß eine regelmäßige Dampfschiffslinie zwischen Hamburg und Hongkong in Rotterdam anliefe, sei es, daß ein spezielles Dampfschiff zu wohlfeilen Raten zwischen Rotterdam und Hamburg führe, so daß die Agenten der Hamburger Rheder in gleicher Weise wie die Agenten der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company in Rotterdam die Waaren in Empfang nähmen und von dort den Weitertransport nach China übernähmen, sei es schließlich in der Weise, daß die Hamburger Rheder mit den nach dem Süden, speziell nach Italien, führenden Eisenbahnen Verträge abschlössen, auf Grund deren die für die Italien anlaufenden Deutschen Dampfschiffe bestimmten Güter derartige Frachtermäßigungen genössen, daß es dem Deutschen Verlader möglich wäre, sich dieses Verkehrsweges zu bedienen und damit die heimischen Produkte auch der heimathlichen Flagge zur weiteren Beförderung zuzuführen.

B. Segelschiffe.

In der Segelschifffahrt macht sich in Kanton, wie überall an der Chinesischen Küste, eine mehr oder minder beträchtliche Abnahme bemerkbar. Während noch im Jahre 1871 in Kanton-Whampoa 203 Segelschiffe von 72 813 Tonnen, 1872 185 Segelschiffe von 84 239 Tonnen, einklarirten, betrug deren Zahl im Jahre 1879 nur noch 69 Schiffe von 25 161 Tonnen und im Jahre 1880 nur 57 von 17 937 Tonnen Gehalt.

Die Gründe, welche die Konkurrenzfähigkeit der Segelschiffe für gewisse Klassen von Waaren gegenüber den Dampfschiffen und damit den Rückgang des Antheils der Segelschiffe am Waarenverkehr zu Gunsten der Dampfschiffe motiviren, sind allgemein bekannt und treffen auch hier zu. Gleichwohl haben sich die Segelschiffe in der Cabotage trotz der steten Zunahme der Dampfschiffe und der dadurch bewirkten Konkurrenz einige lohnende Gebiete zu sichern gewußt.

Es ist dies in erster Linie der Transport wohlfeiler Chinesischer Produkte, ganz speziell Cerealien, Reis und Bohnen, ferner der Industrie-Erzeugnisse und Medizinal-Artikel Südchinas und endlich, wenn auch in weit geringerem Maße, fremder Importe für die nördlichen Absatzgebiete Tientsin, Tschifu, Niutschuang und der Ausfuhr von Landesprodukten nach fremden Ländern.

Die ersteren beiden Arten des Frachtgeschäfts werden in der Regel in der Form einer sogenannten Rund-Charter abgeschlossen, nach welcher das Schiff Rückladung von nördlichen Produkten, namentlich Reis, Bohnen und Bohnenkuchen, von Niutschuang und Tschifu nach südlichen Häfen befördert, nachdem es eine gemischte Ladung von Stückgütern und Kantoner Industrieprodukten nach dem Norden gebracht hat.

Wenn im Jahre 1880 auch in diesem Zweige des Frachtgeschäfts sich ein Rückgang bemerkbar gemacht hat, der in späteren Jahren noch prägnanter hervortreten wird, so trägt neben und mit den durch die Konkurrenz gesunkenen Frachtsätzen der Dampfschiffe der weitere Umstand Schuld daran, daß der Chinese — bei der Mehrzahl der Segelschiffe tritt der einheimische Kaufmann als Befrachter auf — allmälig zu der Einsicht gekommen ist, daß die Wohlfeilheit der Fracht nicht allein und nicht immer in erster Linie bei kaufmännischen Transaktionen maßgebend ist, und daß ein ebenso wichtiges Moment die Zeit und bezw. die bestimmt im Voraus berechenbare Lieferzeit für die Rentabilität eines Geschäfts sein kann, indem sie einestheils die Benutzung der Konstellation der Marktpreise, andererseits, falls von Interesse, die Zuführung einer größeren Masse von Waaren in kurzer Zeit sichert. Dieselben Gründe, welche den Chinesischen Charterer naturgemäß dem Dschonkenverkehr abspenstig machen und dem Transport seiner Waaren durch Schiffe Europäischer Bauart zuwenden mußte, lehren ihn im weiteren Verlaufe die Vorzüge kennen und schätzen, die der Dampfschifftransport für gewisse Waaren und unter bestimmten Verhältnissen vor dem Transport durch Segelschiffe unzweifelhaft voraus hat.

Was den Export Chinesischer Produkte nach fremden Ländern betrifft, so ist bereits oben bemerkt worden, daß die außerordentlich wohlfeilen Frachtsätze der Flußdampfschiffe die Befrachtung der Segelschiffe von Whampoa nach Hongkong verlegt hat. Innerhalb der letzten fünf Jahre ist von allen ausklarirten Segelschiffen jährlich kaum ein einziges von Whampoa direkt nach Europa oder Amerika mit Produkten verfrachtet werden.

Das Hauptgebiet des Frachtgeschäfts der Segelschiffe liegt in der Cabotage. Von 161 Deutschen Segelschiffen, welche im Jahre 1879 in Hongkong ausklarirten, nahmen nur 21 direkte Fracht auf (15 nach Hamburg, 4 nach Amerika, 2 nach England), von 134 des Jahres 1880 12 (wovon je ein Drittel nach Amerika, England und Frankreich), der Rest, mit Ausnahme von etwa 3, welche nach den Südsee-Inseln verfrachtet wurden, blieb an der Ostasiatischen Küste in der Vermittlung des Küstenverkehrs (Saigon, Bangkok, Manila und Singapore inbegriffen) thätig.

Die Deutschen Schiffe nehmen noch immer die erste Stelle in der Segelschifffahrt des hiesigen Hafens ein; der Antheil derselben betrug im Jahre 1879 nach Zahl der Fahrzeuge $47\frac{8}{10}$ pCt., nach Tonnengehalt $45\frac{1}{2}$ pCt., im Jahre 1880 44 pCt. bezw. $46\frac{7}{10}$ pCt.

Von sämmtlichen im Jahre 1880 in den geöffneten Häfen Chinas ein- und ausklarirten Segelschiffen (Dschonken ausgeschlossen), und zwar von im Ganzen 3885 Schiffen von 1 102 884 Register-Tonnen, betrug der

Deutsche Antheil 1167 Schiffe von 363 179 Tonnen,
Britische „ 1496 „ „ 515 859 „

Von den im Jahre 1880 in Whampoa einklarirten 26 Deutschen Segelschiffen kamen

20 in Ballast von Hongkong,
4 mit gemischter Ladung, von verschiedenen Küstenplätzen einklarirt, aus Hongkong,
1 in Ballast von Amoy,
1 mit Bohnen von Niutschuang.

Ausklarirt wurden in demselben Jahre:

5 in Ballast nach Hongkong,
15 mit Stückgütern,
2 „ „ „ nach Niutschuang und Tschifu,
3 „ Auswanderern nach Honolulu.

Der Deutsche Gesammt-Schiffsverkehr in dem hiesigen Hafen stellte sich während der letzten elf Jahre 1870 bis 1880 wie folgt:

Es klarirten ein und aus:

	Deutsche Fahrzeuge.		Davon waren Segelschiffe.	
Jahr.	Zahl.	Reg.-Tonnen.	Zahl.	Reg.-Tonnen.
1870 ...	98	37 373	73	21 845
1871 ...	161	56 991	128	34 615
1872 ...	221	90 339	139	40 843
1873 ...	121	50 804	86	28 120
1874 ...	129	62 034	77	26 098
1875 ...	96	43 625	62	21 609
1876 ...	99	46 105	59	19 645
1877 ...	92	43 318	54	17 776
1878 ...	106	57 118	52	15 852
1879 ...	107	52 807	65	22 738
1880 ...	115	65 164	52	17 167

Während von den nördlichen Häfen nur in Niutschuang und Tschifu die Deutsche Flagge die erste Stelle im Segelschifffahrtsverkehr aufweist, behauptet sie diese Stelle unbestritten in allen südlichen Häfen: Takau (Formosa), Amoy, Swatau und Kanton.

An dem Auswandererverkehr nahmen in 1879 sowohl wie in 1880 3 Deutsche Segelschiffe Theil, oder, richtiger gesagt, der gesammte Auswandererverkehr, soweit er durch Segelschiffe besorgt wurde, fiel ausschließlich auf die Deutsche Flagge. Es wurden befördert in 1879 621, in 1880 748 Passagiere, zumeist Chinesische Arbeiter, und zwar sämmtlich nach Honolulu.

Zur Vervollständigung der unten unter 1. a. b. c. beigefügten Schiffstabellen und speziell zur Feststellung des in Wirklichkeit zum Gütertransport verwendeten Tonnengehalts der drei im Frachtverkehr hauptsächlich betheiligten Nationen mögen die nachstehenden Tabellen noch hier Platz finden.

a. Dampfschiffe.

	1879.						1880.					
	Zahl.	Tonnen ein.	Zahl.	Tonnen aus.	Zahl.	Tonnen. Netto Total.	Zahl.	Tonnen ein.	Zahl.	Tonnen aus.	Zahl.	Tonnen. Netto Total.
Deutsche	21	15 031	21	15 031			35	24 490	34	23 707		
ab: in Ballast	3	2 854	2	1 818			4	2 853	10	7 859		
	18	12 177	19	13 213			31	21 637	24	15 848		
					37	25 390					55	37 485
Britische	708	715 973	710	719 179			863	952 810	863	952 810		
ab: Flußdampfschiffe	629	664 180	629	664 180			742	862 386	742	862 386		
	79	51 793	81	54 999			121	90 424	121	90 424		
ab: in Ballast	46	16 441	22	11 747			10	6 079	40	30 033		
	33	35 352	59	43 252			111	84 345	81	60 391		
					92	78 604					192	144 736
Chinesische	146	74 210	146	74 210			219	105 577	219	105 577		
ab: Flußdampfschiffe	86	30 240	86	30 240			158	52 231	158	52 234		
	60	43 970	60	43 970			61	53 343	61	53 343		
ab: in Ballast	39	13 181	12	5 022			6	1 890	7	3 537		
	21	30 789	48	38 948			55	51 453	54	49 806		
					69	69 737					109	101 259

b. Segelschiffe.

	1879.						1880.					
	Zahl.	Tonnen ein.	Zahl.	Tonnen aus.	Zahl.	Tonnen. Netto Total.	Zahl.	Tonnen ein.	Zahl.	Tonnen aus.	Zahl.	Tonnen. Netto Total.
Deutsche	33	11 391	32	11 033			25	8 442	26	8 800		
ab: in Ballast	27	9 382	3	848			21	6 841	2	481		
	6	2 009	29	10 185			4	1 601	24	7 319		
					35	12 194					28	8 920
Britische	21	8 640	20	7 944			21	5 651	22	6 350		
	12	4 594	5	2 294			6	1 588	12	2 762		
	9	4 046	15	5 650			15	4 066	10	3 588		
					24	9 696					25	7 654

Die Anzahl der thatsächlich zur Verwendung gekommenen Seefahrzeuge der obigen drei Nationen bezifferte sich also unter Abzug der regelmäßigen Flußdampfschiffe wie folgt:

		1879.				1880.			
		Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
Deutsche	Dampfschiffe	37	25 390			55	37 485		
	Segelschiffe	35	12 194			28	8 920		
				72	37 584			83	46 405
Britische	Dampfschiffe	92	78 604			192	144 736		
	Segeschiffe	24	9 696			25	7 654		
				116	88 300			217	152 390
Chinesische	Dampfschiffe	69	69 737			109	101 259		
	Segelschiffe	—	—			—	—		
				69	69 737			109	101 259

II. Handel.

Die gesammte Handelsbewegung, soweit sie unter Kontrole des fremden Seezollamts steht, oder, mit anderen Worten, soweit der Handel durch Schiffe fremder Bauart vermittelt wird, ist wie die am Schlusse beigefügte Uebersicht 2 des Näheren nachweist, von einem Werthe von 25 115 980 Haikuan-Taels in 1878 auf einen solchen von 25 842 763 Haikuan-Taels in 1879 und auf 27 596 204 Haikuan-Taels in 1880 gestiegen.

1879 war ein mittleres Erntejahr, und es fiel in Folge dessen ein großer Theil der ungemein großen Getreidezufuhr, die in 1878 nothwendig geworden, in diesem Jahre fort; die Getreideeinfuhr war um über 2 Millionen Taels geringer, als im Vorjahre; während aus demselben Grunde der Export von Landesprodukten um rund 2 Millionen, aber auch die Einfuhr fremder und Chinesischer Waaren — von letzteren, wie erwähnt, Getreide ausgenommen — erheblich zunahm.

Anders steht es mit 1880, in welchem Jahre die Ernte durch starke Ueberschwemmungen überaus mangelhaft ausgefallen, in vielen Distrikten vollständig zerstört worden war.

Der Import fremder Waaren weist einen Rückgang von über 1 000 000 Taels, der Export einen solchen von über 600 000 Taels gegen 1879 auf, während nur die Zufuhr Chinesischer Waaren, und zwar um einen Werth von über 3½ Millionen Taels, gestiegen ist. Von diesem Ueberschuß kommen über 2 800 000 Taels allein auf Reis, so daß nach Abzug des in Folge der schlechten Ernte vermehrten Getreide-Imports im Ganzen für 1880 eine Verringerung des Werthes des Handels zu konstatiren ist. Eine solche liegt für die Einfuhr auch im Vergleich mit 1878 vor, während der Export für 1880 noch um etwa 1 400 000 Taels höher angegeben ist als für 1878.

A. Einfuhr.

Die angeschlossene Uebersicht 3 weist die Einfuhr fremder, die Uebersicht 4 die Einfuhr Chinesischer Waaren für 1879 und 1880, die einzelnen Artikel in vergleichender Uebersicht zusammengestellt, nach.

Auf keinem Gebiete ist das Resultat, welches aus den statistischen Aufstellungen des Seezollamts für Beurtheilung des Handels von Kanton zu entnehmen ist, ein so unbefriedigendes, als auf dem der Einfuhr von fremden Artikeln. Um gleich das schlagendste Beispiel herauszugreifen, so ergeben die bezüglichen Tabellen als Werth der Gesammteinfuhr von baumwollenen Stückgütern für 1879 eine Summe von kaum, für 1880 von wenig mehr, als einer halben Million Taels. Und doch kann dies nur ein kleiner Bruchtheil der gesammten Zufuhr an solchen Waaren sein, da z. B. in Tientsin im Jahre 1880 Baumwollenwaaren im Werthe von nahezu 6 Millionen Taels importirt worden sind, und selbst das viel unbedeutendere Tschifu eine Einfuhr der gleichen Artikel von nahezu 2 Millionen Taels aufzuweisen hat.

Wie bereits in früheren Berichten hervorgehoben, ist der nicht unter Kontrole des fremden Departements des Zollamts stehende, daher in seinem Umfang nicht statistisch nachweisbare Handel, welcher durch Fahrzeuge Chinesischer Bauart zwischen Kanton und Hongkong vermittelt wird, ein sehr erheblicher, und ohne Kenntniß der von ihnen eingeführten Quantitäten fremder Waaren ist es unmöglich, auch nur annähernd den Umfang des Imports der einzelnen Waarengattungen zu beurtheilen. Immerhin dürfte die Zunahme der Einfuhr an Baumwollenwaaren auf Schiffen fremder Bauart, wie sie für 1879 und 1880 zu konstatiren ist, auch mit einiger Sicherheit auf die Vermehrung der Einfuhr überhaupt schließen lassen.

Ein weiteres schlagendes Beispiel geben Zündhölzer ab, deren Import von 33 263 Gros in 1878 auf 10 779 in 1879, und auf 1395 Gros in 1880 gesunken ist.

Mag nun auch die Fabrikation von Zündhölzern in China — zum Theil mit gefälschten Handelsmarken der gangbaren Sorten, wie sie in bedauerlicher Weise in Kanton und Umgegend aufgetreten ist, — diese Verringerung theilweise erklären, so ist doch die auffallende Abnahme zunächst wohl nur dem Umstande zuzuschreiben, daß die von Hongkong auf den hiesigen Markt gebrachten Zündhölzer zum größten Theil von den Chinesischen Importeuren auf Dschonken hierhergelegt wurden.

Der Verbrauch fremder Zündhölzer ist jedenfalls nicht zurückgegangen, vielmehr in steter Zunahme begriffen.

Eine Anzahl notorisch in ansehnlichen Quantitäten eingeführter fremder Waaren, wie namentlich Nähnadeln, Messing- und andere Metallknöpfe, Taschenuhren, Lampen und andere mehr, an denen gerade die Deutsche Industrie nicht unerheblich betheiligt ist, erscheint in den Zollamtstabellen überhaupt nicht, weil sie, von den Chinesischen Händlern in kleinen Quantitäten in Hongkong eingekauft, auf die

wohlfeilste Weise in Dschunken und Booten nach Kanton transportirt werden.

Eine Vergleichung der weiter unten aufgestellten Liste der im Jahre 1880 in Hongkong eingeführten Deutschen Exporte, von welchen der weitaus größere Theil nach Kanton versandt worden, mit der amtlichen Tabelle des Zollamts dürfte weitere Belege für die Richtigkeit des Vorausgeschickten abgeben.

Von der Einfuhr Chinesischer Waaren, von denen Lebensmittel und Arzneiwaaren den Hauptbestandtheil bilden, sind für die allgemeinen Handelsverhältnisse Kantons, wie schon oben angedeutet, die verschiedenen Getreidearten in erster Linie von Bedeutung. Ist auch die Provinz von Kanton mit ihrer überaus großen Bevölkerung nur in Erntejahren von seltener Günstigkeit im Stande, ihren Bedarf an Reis ganz ohne Zufuhr von außenher zu decken — solche Jahre waren nach Ausweis der Zollamtstabellen zuletzt 1868 und 1869 —, so übersteigen doch Zufuhren von fast 1½ Millionen Pikuls, wie 1878, oder von fast 2½ Millionen, wie 1880, weitaus den Durchschnitt der letzten zehn Jahre, der auf 3- bis 400 000 Pikuls für das Jahr zu veranschlagen sein dürfte.

Auf die einzelnen Abtheilungen des Einfuhrhandels von Kanton näher eingehend, wenden wir uns zunächst dem Import fremder Artikel zu.

Fremde Importe.

Wie bereits hervorgehoben, liegt der fremde Importhandel Kantons fast ausschließlich in den Händen der Chinesen und hat seit Jahren seinen Schwerpunkt von Kanton nach Hongkong verlegt.

Mit der Einführung einer täglichen Dampferverbindung mit außerordentlich wohlfeilen Passagepreisen hat der Chinesische Händler sich allmälig daran gewöhnt, seine Einkäufe in Hongkong zu besorgen, das ihm eine größere Auswahl der Waaren zur Verfügung stellt, bei der sehr großen Konkurrenz ihn wohlfeilere Anschaffungspreise erwarten und unter allen Umständen bequemere Zahlungsmodalitäten als Kanton finden läßt. Pari passu damit hat die Etablirung einer großen Anzahl Chinesischer Firmen in Hongkong, welche in fremden Importen im Großen Geschäfte treiben und ihre von den fremden Hongkonger Firmen gekauften Waaren theils an die Zwischenhändler in Kanton, theils auch direkt in das Innere absetzen, mit dazu beigetragen, das Monopol der Chinesen in diesem Handelszweige immer mehr zu sichern und das Geschäft von Kanton nach Hongkong zu ziehen.

Von Seite der hiesigen fremden Kaufleute sind leider keinerlei Schritte geschehen, dieser Tendenz entgegenzuarbeiten; das kommerzielle Uebergewicht Hongkongs anerkennend, hat man demselben durch Verlegung des Hauptgeschäfts nach Hongkong und Reduzirung des hiesigen zu Filialen oder durch Substitution durch Agenturen Rechnung getragen, und von der Annahme ausgehend, daß es geschäftlich gleichgültig, ob der Chinese von dem Haupthause in Hongkong oder der Filiale in Kanton seinen Bedarf beziehe, die neue Wendung der Dinge unthätig und interesselos sich vollziehen lassen. Es ist diese kurzsichtige Politik, das Festhalten des einmal hergebrachten bequemen Geschäftsmodus, der heute sich viel mehr noch als früher geltend macht, welche einer gesunden und gedeihlichen Entwickelung des fremden Importhandels in erster Linie hemmend entgegentritt.

Ob der Chinese seine Importe aus Kanton oder aus Hongkong bezieht, ist für die Kantoner Häuser zunächst schon deshalb nicht gleichgültig, weil sie an dem letzteren Hafen in die Konkurrenz mit allen den Firmen einzutreten haben, welche in Kanton keine Vertretung besitzen.

Wenn ferner die Konsumtion durch die größere oder geringere Leichtigkeit bedingt ist, die betreffende Waare zu solchen Preisen dem Konsumenten zuzuführen, welche innerhalb dessen Kauffähigkeit liegen, so kann es für den fremden Importeur durchaus nicht gleichgültig sein, ob der Kantoner Händler, statt aus erster Hand, von dem Chinesischen Zwischenhändler und damit selbstverständlich zu Preisen kauft, welche, weil sie höher, eine Ausdehnung des Absatzes, wenn nicht unmöglich machen, so doch sehr wesentlich erschweren. Es mag hier schließlich auch noch der Zahlungsmodus erwähnt werden, der das Geschäft von Hongkong für den Importeur insofern ungünstiger erscheinen läßt, als dort, mit Ausnahme der Metalle, welche gegen Kasse gehandelt werden, zwei Monate Ziel mit zwei Monaten Abnahmefrist dem Käufer bewilligt werden, während in Kanton zwar auch eine zweimonatige Abnahmefrist gegeben, die Waaren aber gegen baar abzüglich 2½ pCt. Diskonto in Empfang genommen werden müssen.

Daß der Verkäufer trotz der stipulirten zwei Monate Ziel in Hongkong meist vier und nicht selten sechs Monate zu warten hat und, wo es sich um Beseitigung der Konkurrenz handelt, solche Fristerweiterungen auch selbst bewilligt, glauben wir ebenfalls erwähnen zu sollen.

Es soll mit dem Vorausgeschickten keineswegs behauptet sein, daß der fremde Kaufmannsstand durch Bereithaltung größerer Muster- und Waarenlager in Kanton und Entwickelung größerer Energie und Thätigkeit allein im Stande gewesen wäre, die Konkurrenz Hongkongs zu beseitigen und das Importgeschäft sich selbst zu erhalten, obwohl es scheinen will, als ob wenigstens einzelne Zweige dieses Handels Kanton und dem fremden Handelsstande hätten gesichert werden können, so daß wir dem Letzteren einen Vorwurf nicht ersparen können. Am empfindlichsten geltend macht sich der Umstand, daß das in den Verträgen ihm eingeräumte Privileg der Versendung fremder Importe nach dem Innern des Landes unter Befreiung von allen Inland-, Likin- und sonstigen Abgaben gegen eine einmalige im Voraus fixirte Abgabe, nämlich das Recht der Waarenversendung unter Transitpaß, noch bis heute, d. h. nach mehr als 20 Jahren, ein todter Buchastbe geblieben ist.

Ob der Chinese seinen Bedarf an fremden Waaren in Kanton oder Hongkong bezieht, mag den heimischen Exporteur im Großen und Ganzen wenig interessiren, was ihm jedoch durchaus nicht gleichgültig sein kann, ist, ob es dem Zwischenhändler ermöglicht wird, die Importe nach den großen Konsumtionsgebieten zu Preisen zu legen, die innerhalb der Kauffähigkeit der einheimischen Bevölkerung liegen, weil davon in erster Linie ja allein die Sicherung und Ausdehnung des Absatzes seiner Waaren bedingt ist.

Es ist aber grade dieser überaus wichtige Punkt, welchem man kaufmännischerseits nicht genügend Aufmerksamkeit schenkt.

Wir werden im weiteren Verlaufe auf diesen Gegenstand zurückkommen; daß er hier überhaupt erwähnt wird, geschieht nur, weil unserer Ansicht nach das Transitpaßsystem das geeignetste und sicherste Mittel sein dürfte, den Einfuhrhandel wieder nach dem Hafen von Kanton zurück- und dem fremden Kaufmannsstande wieder zuzuführen.

Waaren, welche unter Transitpaß in das Innere des Landes geführt werden sollen, müssen beim fremden Zollamt einklarirt und folglich durch Fahrzeuge fremder Bauart eingeführt werden; der Dschonkenverkehr ist daher für diese Klasse von Waaren ausgeschlossen, und sie müssen außerdem sämmtlich nach Kanton und unter die Kontrole des fremden Zollamts gebracht werden.

Obwohl das Recht, Transitpässe zu verlangen, auch dem Chinesen

eingeräumt ist, sofern nur die zu versendenden Importe fremden Ursprungs sind, ist praktischer Gebrauch von demselben ihrerseits niemals gemacht worden, und er wird auch nie gemacht werden, so lange der Chinese nicht absolute Sicherheit dafür hat, daß die inländischen Behörden die an den Transitpaß geknüpften Rechte und Privilegien auch ihm gegenüber respektiren werden. Der einheimische Händler wird sich also stets, wenn er Waaren unter Transitpaß in das Innere versenden will, an den fremden Kaufmann wenden, und zwar an einen solchen, welcher in Kanton selbst etablirt ist oder doch daselbst einen Agenten hat, da Transitpässe nur in China etablirten Kaufleuten ertheilt werden.

Die Einkäufe mögen nach wie vor in Hongkong erfolgen, kein Chinesischer Händler wird, wenn einmal das Transitpaßsystem hier praktisch ein- und durchgeführt ist, ins Innere bestimmte Importe kaufen, ohne daß ihm nicht gleichzeitig auch der für dieselben erforderliche Transitpaß zugesichert wird.

Zu diesem Zwecke muß er jedoch die Vermittelung eines in Kanton repräsentirten Hauses in Anspruch nehmen; die Waaren müssen, wenigstens für die erste Zeit, an dieses Haus expedirt werden und werden, sobald einmal dieser Handelsverkehr festen Fuß gefaßt, demnächst auch direkt bei dem Kantoner Hause bestellt werden.

Ist aber damit einmal der Anfang gemacht, so werden die Kaufleute wohl damit beginnen müssen, Waarenmuster und demnächst Waarenlager in Kanton bereit zu halten und damit die augenblicklich als unpraktisch bezeichnete Errichtung von Entrepots, welche die Chinesische Regierung in unserem neuesten Zusatzvertrag übernommen, als ein durch die Verhältnisse dringend gebotenes Bedürfniß reklamiren.

Um auf den Eingangs erwähnten Gegenstand zurückzukommen, so werden fremde Importe fast ausschließlich in Hongkong und durch die Chinesischen Händler direkt gekauft. Der größere Theil derselben wird von dort auf Dschonken direkt nach Kanton und beziehungsweise dem Innern verschifft, passirt deshalb nicht das fremde Zollamt in Kanton und figurirt nicht in der amtlichen Zollstatistik. Von der einheimischen Zollbehörde irgend welches Material über die bei demselben einklarirten fremden Importe zu erhalten, worauf wir alle Mühe verwandt haben, ist einfach deshalb nicht möglich, weil, ganz abgesehen von der Abgeneigtheit zur Auskunftertheilung, geordnete statistische Aufzeichnungen nicht gemacht, insbesondere weder die einzelnen Waaren auseinandergehalten, noch Quantität oder Qualität angegeben werden. Die Aufstellung korrekter Importlisten ist deshalb absolut unmöglich.

Was die uns zunächst interessirenden Importe aus Deutschland betrifft, so ist es uns zwar durch Vermittelung der Deutschen Häuser in Hongkong gelungen, eine Zusammenstellung der von ihnen im Jahre 1880 aus Deutschland bezogenen Importe zu erhalten, einen zuverlässigen Anhalt für den Antheil Kantons an denselben liefert dieselbe jedoch deshalb nicht, weil der von Hongkong nach Tonkin, Hoihow und Swatau verschiffte Theil sich in Ermangelung statistischer Ausfuhrtabellen in Hongkong nicht feststellen läßt.

Immerhin darf angenommen werden, daß der weitaus überwiegende Theil der Deutschen Importe nach Kanton und generell nach den Provinzen Kwangtung und Kwangsi Absatz gefunden.

Die von den Deutschen Firmen während des Jahres 1880 aus Deutschland bezogenen Waaren und deren Werth sind in dem Bericht aus Hongkong vom Februar d. J.[1]) zusammengestellt, auf welchen wir (namentlich in Hinsicht der darin gemachten Bemerkungen über das Einfuhrgeschäft in China im Allgemeinen und das der gangbarsten Artikel im Besonderen) Bezug nehmen. Es sei dabei bemerkt, daß die betreffende Aufstellung insofern nicht erschöpfend genau ist, als in ihr der Werth der Importe zweier Deutschen Häuser nur schätzungsweise angegeben ist, von welchen entsprechende Uebersichten nicht zu erlangen waren. Daß der Werth der von Englischen Häusern aus Deutschland bezogenen Waaren, welcher mangels Auskunftertheilung gleichfalls nicht festgestellt werden konnte, nur sehr unbedeutend ist, wurde in dem erwähnten Bericht aus Hongkong bereits angedeutet.

Für den Handel mit China ist es von wesentlicher Bedeutung, die besonderen Anforderungen, die der Chinese an die Qualität der betreffenden Waare, ihre Aufmachung und Verpackung stellt, genau zu kennen, und denselben auf das Genaueste nachzukommen.

Um den Fabrikanten und Exporteuren, welche mit dem chinesischen Geschäft noch nicht vertraut sind, die Artikel, welche der chinesische Markt verlangt, die Aufmachung, die Art der Verpackung und Versendung in verständlicher und anschaulicher Weise vorzuführen, dürfte die Errichtung einer Musterausstellung der in China gangbarsten Einfuhrartikel das geeignetste Mittel bieten, und wir haben bereits Anstalten getroffen, eine Sammlung von Mustern der in Kanton gangbaren betreffenden Artikel, welcher eine gleiche der hauptsächlichsten auf dem hiesigen Markt zu beziehenden Exportgegenstände beigefügt werden soll, vorzubereiten, um sie daheim zur Ausstellung zu bringen. Eine genaue Angabe über die hiesigen Verkaufs- und bezw. Anschaffungspreise, die Art der Aufmachung und Verpackung, wie die passendsten Sortimente der einzelnen Artikel, werden beigefügt sein. Da aber die Zusammenstellung einer derartigen Sammlung Zeit und Mühe und vor Allem die eingehendsten und zuverlässigsten Ermittelungen innerhalb der fremden und einheimischen kaufmännischen Kreise erfordert, weshalb ihre Fertigstellung noch einige Zeit erfordern wird, ist es wohl angemessen, und für den Rahmen dieses Berichts genügend, inzwischen unter spezieller Bezugnahme auf die in unserm vorhin erwähnten Bericht aus Hongkong bereits enthaltenen Angaben über die einzelnen Importartikel hier noch einige Bemerkungen über die Preise, den Konsum, die Aufmachung und Verpackung der hauptsächlichsten Artikel anzufügen, wie solche uns von einem Deutschen Handelshause mitgetheilt worden sind.

Soweit die Preise den einzelnen Artikeln beigefügt sind, repräsentiren dieselben die heutigen Marktpreise, welche selbstredend je nach dem jeweiligen Bedarf, wie der Größe oder Knappheit der Zufuhren fluktuiren.

Zahlungsbedingungen sind in Hongkong, wie bereits oben bemerkt, mit Ausnahme der Metalle — welche nur gegen baar verkauft werden —, 2 Monate Ziel und 2 Monate Abnahmefrist, während in Kanton zwar eine zweimonatige Abnahmefrist bewilligt wird, die Waaren jedoch gegen baar abzüglich 2½ pCt. Disconto in Empfang zu nehmen sind.

Da, wo der Jahreskonsum bei den einzelnen Artikeln angegeben ist, ist darunter der Konsum in Hongkong zu verstehen, und die bezügliche Angabe basirt auf einer mehr oder minder zuverlässigen Abschätzung; genaue Angaben sind nicht zu erlangen, da Hongkong ein Freihafen ist und in Ermangelung einer Zollkontrole statistische Angaben über Ein- und Ausfuhr fehlen.

Die Preise sind in Mexikanischen Dollars und Cents ausgeworfen; heutiger Kurs auf London, 4 Monate nach Sicht, 3 Schillinge 9⅞ Pence; Maße und Gewichte sind die Englischen.

Dies vorausgeschickt, ist betreffs der hauptsächlichsten Artikel Nachstehendes zu bemerken:

[1]) S. Deutsches Hand. Arch. 1882 II. S. 311.

Baumwollengarn in Knäueln wird nach dem Gewicht der Pakete bezahlt, und zwar im Gewicht von 12 Englischen Unzen mit 45 bis 47 Dollars für die Kiste, im Gewicht von 16 Englischen Unzen mit 56 bis 58 Dollars für die Kiste. Je 4 Pakete zu 40 Knäueln werden in ein größeres, 120 solcher größeren Pakete in eine Zink- und Holzkiste verpackt.

Baumwollengarn auf Holzrollen ist zu 1 Dollar 50 Cents für das Groß verkäuflich. Je 12 Rollen sind in ein Paket zu verpacken, und jede Kiste soll 60 Groß enthalten.

Baumwollene Strümpfe (socks), weiße, werden hier in verschiedenen Qualitäten zu Preisen, die zwischen 75 und 90 Cents für das Dutzend variiren, verkauft. Ein Dutzend (derselben Größe) wird in eine Pappschachtel und hundert solcher Schachteln in eine mit Zink ausgeschlagene Holzkiste verpackt, und als passendes Sortiment werden angegeben:

10 Dutzend zu 7½ Englischen Zoll,
15 „ „ 8 „ „
30 „ „ 8½ „ „
25 „ „ 9 „ „
20 „ „ 9½ „ „

Der Jahreskonsum beziffert sich auf etwa 8 bis 10 000 Dutzend.

Handtücher, die gangbarsten Sorten 37½ Zoll lang und 15 Zoll breit, werden, je nach Qualität, mit 45 bis 58 Cents das Dutzend verkauft. Je ein Dutzend wird in ein Bündel und 250 solcher Bündel werden in einen Ballen verpackt. Sie werden hauptsächlich aus England importirt, müßten jedoch wohl auch aus Deutschland mit Erfolg eingeführt werden können.

Litzen (Lama braids) in Bündeln zu ¼ Groß. Vier solcher Bündel = 1 Groß sind in eine sauber aufgemachte Pappschachtel zu verpacken, die nur Eine Farbe und Breite enthalten soll. Die Schachtel ist mit einer Etikette zu versehen, auf welcher die Nummer der Breite angegeben und ein kleiner Abschnitt von der Litze angebracht ist. 250 Groß sind in eine Zink- und Holzkiste zu verpacken. Preis zwischen 80 Cents und 1 Dollar 2 Cents das Groß.

Als Sortiment werden empfohlen:

125 Groß scharlachroth,
40 „ gentianblau,
50 „ schwarz,
15 „ grün,
10 „ gelb,
10 „ violet.

Jahresumsatz etwa 25 000 Groß.

Türkischrothe Shirtings. Breite 32 Englische Zoll, Länge 25 Yards. 100 Stück in einer verzinkten Holzkiste. Die hier gangbaren Qualitäten sind:

1¾ Pfund pro Stück, Preis 1 Dollar 20 Cents,
2 „ „ „ „ 1 „ 25 „
2¼ „ „ „ „ 1 „ 30 „
2½ „ „ „ „ 1 „ 35 „
2¾ „ „ „ „ 1 „ 45 „
3 „ „ „ „ 1 „ 55 „

Jahreskonsum 40 bis 50 000 Stück, wovon der größere Theil in den drei leichteren Qualitäten.

Gewirkte Halbhandschuhe (Menotten). 200 Dutzend in einer verzinkten Holzkiste. Preis des Dutzends 1 Dollar 35 bis 45 Cents. Jährlicher Umsatz etwa 2 bis 3000 Dutzend.

Strumpfbänder. 500 Dutzend, nur blaue, in einer verzinkten Holzkiste. Preis 40 bis 42 Cents das Dutzend. Jahresabsatz etwa 10 000 Dutzend.

Spanish Stripes in schwarzen Kappen mit farbenreichen Verzierungen, in denen Gold oder Silber vorherrschend, 6 Stück (61 bis 62 Englische Zoll zwischen den Leisten breit und 17 bis 18 Yards lang) in einem Ballen und 4 solcher Ballen in einem Umballen (Truss), mit eisernen Bändern versehen. Die Preise variiren je nach Qualität, derjenige der geringeren zwischen 60 und 68 Cents, derjenige der besseren zwischen 93 Cents und etwa 1 Dollar.

Für eine Partie von 120 Stück empfehlen sich bei wohlfeiler Waare als Sortiment: 60 Stück scharlach, 24 Stück hell gentianblau, 12 Stück dunkelblau, je 6 Stück grün, lavendel und violet, je 3 Stück gelb und schwarz, während es sich für gute Waare empfiehlt, folgendermaßen zu sortiren: je 36 Stück dunkelblau und scharlach, 24 Stück weiß, 12 Stück grün, je 6 Stück gentianblau und grau.

Die Angabe derartiger Sortimente kann natürlich nur unter Vorbehalt gemacht werden, und es empfiehlt sich unter allen Umständen, speziell bei Tuchen jeder Art, sich mit den betreffenden Handelshäusern direkt in Verbindung zu setzen, um so mehr, als es sehr viel auf die Nuancen der Farben ankommt, welche vollkommen anschaulich nur durch Originalmuster gezeigt werden können.

Spanish Stripes werden in bedeutenden Mengen aus Deutschland bezogen, dessen Spezialität die besseren Qualitäten sind, während seine geringeren dem Englischen Fabrikat nachstehen. Umsatz aller Sorten zusammen etwa 30 000 Stück jährlich.

Medium Cloth in glänzenden schwarzen, reich verzierten Kappen, 6 Stück pro Ballen, 2 Ballen pro Kiste mit Zinkeinlage. Breite zwischen den Leisten 72 Englische Zoll, Länge 24 bis 28 Yards pro Stück. Qualitäten beziehungsweise. Die Preise variiren zwischen 1 Dollar und 1 Dollar 90 Cents für das Yard. Der Umsatz in den wohlfeilen Sorten bis zu etwa 1 Dollar 25 Cents. Preis beläuft sich auf etwa 10 000 Stück jährlich.

Farbenassortimente lassen sich hier nicht anführen, da dieselben für die verschiedenen Preislagen verschieden sind; während man die wohlfeilsten Qualitäten in allen möglichen Farben wünscht, wird in den besten Sorten fast ausschließlich dunkelblau verlangt.

Broad Cloth. Aufmachung wie für Medium Cloth. Die Kappe kann auch ohne Verzierung sein, muß jedoch aus glänzendem schwarzen Stoffe bestehen. Länge der Stücke 23 bis 24 Yards, Breite 72 Englische Zoll zwischen den Leisten. Jahresumsatz etwa 1000 Stück dunkelblau zu 2 Dollars 25 bis 75 Cents. 6 Stück sind in einen Ballen, 2 solcher in eine Holz- und Zinkkiste zu packen.

Habit Cloth. Aufmachung in Rollen halber Breite, in einfachen schwarzen, glanzlosen Ueberzug eingeschlagen; gangbarste Farben: dunkelblau und grau. Breite 57 bis 58 Englische Zoll, Länge 28 bis 30 Yards. Preis des Yard: blau 65 Cents, grau 37 Cents. Jahresabsatz 4 bis 5000 Stück. 12 Stück sind in eine Zink- und Holzkiste einzupacken.

Unter den Farben nehmen Anilinfarben die hervorragendste Stelle ein. Wie aus der Importliste ersichtlich, repräsentirte die Zufuhr aus Deutschland im Jahre 1880 in Hongkong allein etwa 2¼ Millionen Mark, ein Werth, den kein anderer der dort aufgeführten Deutschen Exporte erreicht hat. Der Konsum ist in steter Zunahme begriffen; im Interesse des Geschäfts wäre es vielleicht besser gewesen, wenn der Aufschwung sich etwas langsamer vollzogen und der Handel damit sich auf mehr solidem Boden bewegt hätte. Der Umsatz im Jahre 1880 war ein sehr bedeutender, jedoch wird allgemein über schlechte Preise geklagt, die man ausschließlich auf Ueberladung des Marktes zurückzuführen sucht. Nach dem, was uns darüber von fachmännischer Seite mitgetheilt wird, tragen

jedoch daneben auch noch andere Umstände an jenem Rückgang der Preise schuld. In erster Linie wird es als ein Uebelstand erachtet, daß die große Mehrzahl der Händler und, was am meisten zu bedauern, auch die nichtchinesischen, keine Fachleute sind.

Eine Beurtheilung der Qualität der Farbe nach dem äußeren Ansehen ist in fast allen Fällen eine absolute Unmöglichkeit. Für eine praktische technische Prüfung, die allein eine zuverlässige Feststellung der Qualität und beziehungsweise des Vorzugs oder Nachtheils im Vergleich zu einer anderen Farbe abgeben kann, fehlt es jedoch dem Händler an der erforderlichen Erfahrung, wie an den nöthigen Instrumenten. Dadurch, daß man, wie dies in der Regel geschieht, von jeder Farbe eine Messerspitze in je einer Schale Wasser auflöst und in jede derselben ein nach dem Augenmaß gleichmäßig zurechtgeschnittenes Stückchen Seiden- oder Baumwollenzeug eintaucht und damit eine sogenannte Versuchsausfärbung macht, können, wie jeder Anilinfabrikant weiß, die Qualität der Farbe und ihr Werth niemals zuverlässig festgestellt werden.

Es wirkt dieser Umstand aber nach zwei Seiten hin benachtheiligend auf das Geschäft. Er ermöglicht und befördert einmal die Unreellität auf Seite der Fabrikanten und giebt andererseits dem Chinesischen Käufer eine willkommene Handhabe, die gekaufte Waare als fehlerhaft oder musterungültig zu beanstanden und ganz ungerechtfertigte Preisreduktionen durchzusetzen.

Ist die Marktlage eine dem Käufer ungünstige, so wird er unfehlbar mit Einwendungen der vorstehenden Art kommen, über deren bona oder mala fides der Agent des Fabrikanten bei dem Mangel der erforderlichen Fachkenntnisse sich nicht immer selbst ein sicheres Urtheil verschaffen, wie er ebensowenig dem Reklamanten den Beweis ihrer Unhaltbarkeit in überzeugender Weise darthun kann.

In den meisten Fällen wird er deshalb, um das Geschäft überhaupt zur Ausführung und bezw. den Käufer zur Uebernahme der Waare zu bringen, die verlangte Reduktion bewilligen, damit aber dem Fabrikanten einen dauernden Verlust und durch die dem Chinesischen Händler gegebene Ermuthigung, in dieser Praxis fortzufahren, die Aussicht auf noch weitere und größere Reduktionen schaffen. Ist der Preis aber einmal gedrückt, so ist es außerordentlich schwer, eine Besserung desselben wieder herbeizuführen.

Sobald der Chinesische Händler weiß, daß der Europäische Kaufmann selbst kein Fachmann, wird er mit seinen Reklamationen und dem Experiment der sogenannten Versuchsausfärbung stets wiederkehren.

Die zuerst versuchte Farbe mag in Wirklichkeit geringer als das Muster gewesen sein, die daraufhin erzielte Preisreduktion wird jedoch benutzt, um auch bei der wirklich tadellosen Waare die gleiche Reduktion zu erlangen.

An der Hand des erwähnten primitiven Experiments wird der Chinese fast immer dem Agenten den Beweis führen, daß die wohlfeilere Sorte des Einen gerade so gut wie die theurere des Anderen ist, und ein allgemeines Sinken der Preise muß allmälig Platz greifen.

Auf der anderen Seite bringt der Umstand, daß die Qualität der Farbe sich nicht durch einfache Okularinspektion, noch auch durch die sogenannte Versuchsausfärbung sicher feststellen läßt, es mit sich, daß Fabrikanten minderwerthige Waare der eingeführten und anerkannten Marke unterschieben, um dadurch selbst bei gesunkenem Preise noch immer vortheilhafte Geschäfte zu unterhandeln.

Eine Zeit lang mögen solche Transaktionen Erfolg haben, die Reaktion bleibt jedoch nicht aus; das Vertrauen zu den Marken wird erschüttert, der Händler wendet sich ausschließlich den ganz wohlfeilen Sorten zu, und gute und reelle Waare wird häufig überhaupt nicht oder doch nur mit erheblichen Verlusten verkäuflich.

Ein weiterer Mißstand, der ebenfalls zu dem Rückgang der Preise beigetragen, ist, daß der konsignirende Fabrikant, nachdem er in der ersten Zeit gute Preise und raschen Absatz erzielt hat, eine Ausdehnung des letzteren dadurch zu erzwingen sucht, daß er dieselben Farben unter veränderter Etikette noch einer ganzen Anzahl anderer Firmen an demselben Platze konsignirt, dadurch aber mit sich selbst und durch seine eigenen Farben in Konkurrenz tritt und die Preise herunterdrückt.

Das gleiche Bestreben, möglichst viele Geschäfte zu machen, tritt ebenso auch bei dem Konsignatar auf, und der Fall ist äußerst selten, daß ein solcher nur einen einzigen Anilinfabrikanten vertritt; in der Regel sind es fünf oder sechs solcher, deren Sorten selbstverständlich direkt einander Konkurrenz machen.

Es hat aber diese Cumulation von Vertretungen und die mit ihr geschaffene Konkurrenz den weiteren Nachtheil, daß sie es dem Fabrikanten geradezu unmöglich macht, seinem Konsignatar ein wirklich genaues Limitum, unter welchem die Waare nicht verkauft werden soll, zu stellen, weil er einestheils befürchten muß, daß der letztere dieselbe nicht mit der nöthigen Diskretion behandelt, sie Geschäftsfreunden, mit denen er lieber verhandelt, mittheilt und damit die Konkurrenz derselben direkt ins Treffen führt, und er anderntheils auch gegebenen Falls den Fabrikanten gegenüber im Nachtheil ist, die ein bestimmtes Limitum nicht gestellt haben. Hat beispielsweise der Fabrikant A. eine Farbe mit Nutzen zu 35 Candarin verkauft, so kann es ihm nicht passen, wenn der Konsignatar ein Muster derselben dem Fabrikanten B. übersendet und dieser dadurch, daß er sich entweder mit einem geringeren Nutzen begnügt oder eine nur durch technische Untersuchung festzustellende geringere Qualität aussendet, die Waare des A. aus dem Markte drängt. Hat ferner der Konsignatar eine und dieselbe Farbe von den Fabrikanten A., B., C. und D. erhalten, von denen nur A. ein Limitum von z. B. 30 Candarin gestellt hat, so liegt stets die Versuchung nahe, daß der Konsignatar dem nur 28 bietenden Chinesischen Händler die Waare der Fabrikanten B., C. und D. zu dem gebotenen Preise zuschlägt, ohne erst vorher bei A. anzufragen, während, wenn er nur diesen zu vertreten gehabt, die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, daß der Händler nachträglich den verlangten Preis doch noch bezahlt hätte.

Den daraus resultirenden Nachtheilen vorzubeugen, ist nur möglich, wenn sich der heimische Fabrikant dazu entschließt, Konsignationen seiner Farben nur an ein einziges Haus in Hongkong und unter der gegenseitigen Garantie zu machen, daß dieses weder für eigene Rechnung, noch konsignationsweise andere Anilinfarben führt, und daß er seinerseits seine Waare keinem anderen Hause in demselben Hafen liefert.

Ist der Fabrikant darüber beruhigt, daß dieses Haus nur seine, des Fabrikanten, Waare vertritt, so wird er selbstverständlich nicht ermangeln, dasselbe mit dem vollsten Vertrauen in alle diesen Artikel betreffenden Fragen einzuweihen, ihm genaue Limiten und eventuell auch die wirklichen Einstandspreise der Farben angeben, was er Alles nicht wohl thun kann, wenn er weiß, daß neben den seinen die Interessen so und so vieler Konkurrenten in derselben Hand liegen.

Wir haben den in Rede stehenden Artikel in diesem Bericht eingehender besprochen, weil er der wichtigste und bedeutendste aller Deutschen Ausfuhrartikel ist und deshalb in erster Linie die volle Aufmerksamkeit unserer heimischen Industrie verdient. Es erschien uns von alleiniger Wichtigkeit, auf die Mängel, die dem Geschäft in diesem Artikel anhaften, hinzuweisen; über Qualitäten und Auf-

machungen uns des Näheren zu verbreiten, dürfte kaum nothwendig sein, da sämmtliche Deutsche Fabriken, wie uns versichert wird, bereits für den Export nach China arbeiten und wir deshalb annehmen dürfen, daß sie mit den Anforderungen, die an die Waare betreffs Qualität, Aufmachung und Verpackung gestellt werden, genügend vertraut sind.

Schweinfurter Grün. In diesem Artikel ist nur mit bester Waare ein dauerndes Geschäft zu machen; man verlangt feinste Körnung und möglichst tiefe Nuance. Hin und wieder mag wohl eine geringere Qualität einmal einen hohen Preis erzielen, dergleichen Fälle bilden jedoch nur die Ausnahme und beruhen in der Regel auf der Unkenntniß des betreffenden Chinesischen Käufers. Packung in Kisten zu 100 Paketen von 1 Kätti = 604,79 Gramm Gewicht. Die Pakete müssen aus gutem, festem Papier sein, damit sie auf dem Transport nicht entzwei gehen und die übrigen Pakete beschmutzen. Die Verpackung kann aus einfachem, aber festem grauen Papier bestehen, mit einer länglich viereckigen Etikette aus weißem Glacépapier mit Golddruck.

Ultramarin. Hauptbedingungen sind tiefblaue, lebhafte Nuance und möglichst feine Körnung. Bei regelmäßigen Marktverhältnissen erzielen die hier gangbaren Qualitäten einen Preis von 12 bis 15 Doll. für die Kiste von 1 Pikul, ein Preis, zu welchem der Fabrikant, soweit es sich nicht um Rückstandsprodukte handelt, nur liefern kann, wenn er die Waare durch Beimengung von Gips ꝛc. wohlfeiler herstellt. Es dürfte deshalb für ihn von Interesse sein, zu wissen, daß der Chinesische Käufer die Waare betreffs ihrer Qualität in der Weise untersucht, daß er unter starkem Druck mit einem Messer oder einem anderen harten Gegenstande über die Farbe hinwegstreicht und, je nachdem die dadurch zermalmte Masse mehr oder minder eine weiße Beimengung verräth, ihren Werth geringer oder höher schätzt.

Die Verpackung erfolgt in kleinen Kisten zu 28 Engl. Pfd., und je 4 davon kommen in eine stärkere Umkiste. Meist werden jedoch die Pakete ohne eine solche Umkiste sämmtlich in eine ausgepichte stärkere, mit Pergamentpapier ausgelegte Holzkiste verpackt, enthaltend entweder 10 Pakete zu 1 Kätti, 10 Pakete zu 3 Kättis und 10 Pakete zu 6 Kättis, zusammen = 1 Pikul, oder aber 100 Pakete zu 1 Kätti, eingeschlagen in festes blaues (nicht Glacé-) Papier mit einfacher weißer, blaubedruckter Etikette.

Seife. Honigseife, verpackt in große Kisten, enthaltend 25 hölzerne Kistchen mit Klappdeckel zu 6 Dutzend Stücken, für welche etwa 1 Doll. 15 bis 25 Cents pro 6 Dutzend Stücke bezahlt werden.

Glycerinseife, verpackt in große Kisten, enthaltend 100 Holz- oder Pappkistchen zu 3 Dutzend Stücken, für welche letzteren etwa 40 Cents als Preis figuriren.

Gelbe Seife in Kisten zu 28 Engl. Pfd., enthaltend 14 Stangen, ist zu etwa 75 bis 85 Cents das Kistchen verkäuflich.

Wurmkuchen sind im Verhältniß zu ihrem geringen Geldwerthe in ziemlichen Beträgen verkäuflich. Am beliebtesten sind die Englischen „Catilinas"; die Deutschen Imitationen — leider sind es Imitationen dieser Marke — haben sich noch nicht recht einbürgern wollen, dagegen verschiedentlich zu Differenzen zwischen Käufer und Konsignatar über schlechte Qualität wie zu gerichtlichen Prozessen wegen Markenfälschung Anlaß gegeben. Eine gute Qualität Deutscher Wurmkuchen in neuer, nicht imitirter Aufmachung würde wohl in China verkäuflich sein, da der Konsum in Folge des reichlichen Reisgenusses kein ganz geringer ist.

Zuckerwaaren, in Kisten zu 6 oder 12 Dutzend Flaschen assortirt, werden etwa 15 000 bis 18 000 Dutzend jährlich zu verschiedenen Preisen abgesetzt.

Kondensirte Milch, verpackt in Kisten von 4 Dutzend Blechbüchsen, kommt mehr und mehr in Aufnahme. Beste Qualität Amerikanische Adlermarke 2 Doll. 55 bis 65 Cents pro Dutzend, Englisches und Schweizer Fabrikat 1 Doll. 65 Cents, Italienisches Fabrikat 1 Doll. 40 bis 45 Cents.

Butter, gut haltbare ungesalzene Waare, in runden Blechdosen, gold- oder bronzefarbig, lackirt, von ½, 1 und 2 Engl. Pfd. ist gut verkäuflich, etwaige Versuche sollten aber nur in kleinen zu wiederholenden Sendungen gemacht werden, bis der Chinesische Händler, der im großen Ganzen kein Freund von neuen Sorten ist, sich von der Güte der Qualität überzeugt hat. Es würde sich empfehlen, wie folgt zu assortiren: 5 Kisten mit ½ Pfund-Dosen, 15 bis 20 Kisten mit 1 Pfund-Dosen und 5 Kisten mit 2 Pfund-Dosen; jede Kiste soll 100 Pfd. netto enthalten. Preis 40 bis 45 Cents pro Pfd.

Stearinlichte kommen hauptsächlich aus den Niederlanden und sind ebenfalls für den hiesigen Markt bezw. den Markt von Hongkong zu empfehlen, in kleinen Kisten, enthaltend 25 Pakete zu 6 Kerzen. Gangbar sind 9, 10 und 12 Engl. Unzen netto pro Paket wiegende Kerzen, und der Marktpreis, der in letzter Zeit ziemliche Schwankungen erfahren hat, ist für diese drei Gewichte bezw. 2 Doll., 2 Doll. 20 Cents und 2 Doll. 40 Cents pro Kiste.

Die Kerzen müssen hart sein, damit sie sich bei der tropischen Hitze nicht biegen. Der Absatz von Lichten ist übrigens im Abnehmen begriffen; sie werden im Konsum dnrch Petroleum ersetzt.

Konserven:

Sardinen in Oel 1 Doll. 5 bis 10 Cents das Dutzend Büchsen. Jahresabsatz etwa 10 000 Dutzend.

Marmelade 1 Doll. 80 Cents das Dutzend Blechbüchsen.

Orange Jam (Dicksaft von Orangen) 1 Doll. 50 Cents das Dutzend Blechbüchsen. Verpackung 6 Dutzend in einer Kiste.

Grüne Erbsen. Preis 1 Doll. 40 bis 45 Cents das Dutzend Blechbüchsen. 100 der letzteren in eine Kiste zu packen.

Eingemachte Hummern in 1 Pfund-Büchsen, 4 Dutzend pro Kiste. Preis 1 Doll. 75 Cents das Dutzend.

Mostrich. Preis 1 Doll. 15 bis 20 Cents für das Dutzend Flaschen. 6 Dutzend Flaschen pro Kiste. Jahreskonsum etwa 5000 Dutzend Flaschen.

Lampen. In Hängelampen macht Deutschland — die geringe Englische Konkurrenz abgerechnet — ausschließlich das Geschäft, und es liefert sehr geschmackvolle, verhältnißmäßig sehr gute Waare zu erstaunlich wohlfeilen Preisen, während in Tischlampen die Amerikanischen Fabrikate anfangen, den Deutschen erfolgreich Konkurrenz zu machen. Die maschinellen Einrichtungen unserer Lampenfabriken stehen sicherlich denen der Amerikanischen nicht nach; wenn man dessenungeachtet in Amerika in der Lage ist, wohlfeile, d. h. ordinäre Tischlampen zu Preisen zu liefern, gegen welche die der Deutschen Fabrikanten nicht aufkommen können, so dürfte der Grund davon wohl nur darin zu suchen sein, daß die Deutschen Fabrikanten die Preise ihrer ordinären Tischlampen dadurch vertheuern, daß sie dieselben in zu vielen abweichenden Formen liefern. Die zu den Formen nöthigen Modelle erhöhen die Unkosten, welche die Amerikaner dadurch vermeiden, daß sie sich auf wenige Muster beschränken und die Kosten durch Massenfabrikation in diesen wenigen Sorten verringern.

In besseren Tischlampen und in Hängelampen steht, wie gesagt, der Deutsche Fabrikant bis jetzt noch obenan.

Alle Lampen müssen komplet mit allem Zubehör geliefert werden. Betreffs der Verpackung ist es rathsam, bei einer Sendung von verschiedenen Mustern soweit als möglich jede Façon sammt Zubehör in besondere Kisten zu verpacken, um dadurch die Oeffnung und das

Umpacken der Kisten, falls sie nicht für einen einzigen Käufer bestimmt sind, zu vermeiden, was namentlich von Interesse ist, wenn die Lampen nach dem Innern weiter versendet werden sollen.

Bei einer größeren assortirten Sendung dürfte es rathsam sein, eine Musterkiste beizufügen, welche von allen Sorten je ein kompletes Exemplar enthält, damit nicht der nöthigen Verkaufsmuster wegen sämmtliche Kisten geöffnet und vielleicht gänzlich ausgepackt werden müssen.

Jahresabsatz

von Tischlampen	zu	75 bis 80 Cts.	das Stück	etwa	6 000	Stück,
„ „	„	80 „ 85 „	„	„	13 000	„
„ „	„	60 „ 62 „	„	„	10 000	„
„ Hängelampen	„ 1 Doll. 15	„ 20 „	„	„	2 500	„
„ „	„ 1 „ 55	„ 60 „	„	„	3 000	„
„ „	„ 2 „ 50	„ 60 „	„	„	5 000	„

Lampen-Brenner, gewöhnliche Flachbrenner, sind im Jahre etwa 7000 Dutzend, meist 7‴, im Preise von etwa 58 bis 60 Cents pro Dutzend verkäuflich. Verpackung 1 Dutzend in einer einfachen Pappschachtel und davon 200 Schachteln beziehungsweise Dutzend in einer Kiste.

Lampen-Schirme, weißes Milchglas, in allen verschiedenen Größen, sind jährlich etwa 8 bis 10 000 Dutzend abzusetzen, doch müssen die Aussender große Sorgfalt bei der Verpackung anwenden, damit Bruch möglichst vermieden wird. Verpackung, je nach der Größe, 10 bis 20 Dutzend in einer Kiste. Preis:

5⅞	Engl. Zoll	85 bis 87	Cents	das	Dutzend,
7¾	„	1 Doll. —	„	„	„
8½	„	1 „ 50	„	„	„
9	„	2 „ —	„	„	„
10	„	2 „ 75	„	„	„
10½	„	3 „ —	„	„	„

Lampen-Cylinder, je 1 Dutzend in der üblichen Strohverpackung, 100 Dutzend in einer Kiste. Jahresumsatz etwa 10 000 Dutzend. Preis 18 bis 20 Cents das Dutzend. Sortiment:

14‴..... 25
10‴..... 60 } Dutzend.
8‴..... 15

Lampen-Dochte für Rund- und Flachbrenner verkaufen sich zu etwa 32 bis 35 Cents das Engl. Pfd. Verpackung in Kisten mit je 200 Paketen zu 1 Engl. Pfd. Sortiment für Dochte:

50 Pfd.	für Rundbrenner.....	14‴
50 „	„ „	10‴
50 „	„ „	8‴
50 „	„ Flachbrenner.....	7‴

Leder wird nur wenig importirt, da die Chinesen dasselbe — wenigstens einfaches — selbst fabriziren. Der Konsum in Lackleder ist ziemlich gering, vielleicht etwa 150 Dutzend Stück im Jahre. Der Preis variirt je nach Qualität bis zu etwa 25 Doll. für das Dutzend Stück. Hauptbedingung ist, daß die Waare auf den Lackflächen nicht klebrig wird. Verpackung in Kisten mit 12 Rollen zu 12 Stück, in blaues Papier eingeschlagen.

Kalbleder, das Dutzend Felle 24 Engl. Pfd. wiegend, die Kiste mit 12 Dutzend, ist in beschränkten Quantitäten zu etwa 21 Doll. für das Dutzend verkäuflich.

Sohlleder wird mit 40 bis 45 Cents für das Engl. Pfd. bezahlt. Der Konsum ist nicht groß, höchstens 8 bis 10 000 Pfd. jährlich. Aufmachung und Verpackung beliebig; die Stücke sollen jedoch 28 bis 30 Pfd. wiegen.

Spiegelglas. Auf gute und solide Verpackung unter möglichster Vermeidung von Stroh und Heu ist sehr zu achten. Die Größe variirt zwischen 6½″ × 4½″ zu 70 Cents pro Dutzend und 80″ × 60″ zu 30 Doll. pro Stück.

Zündhölzer. Der bedeutendste Umsatz findet in Schwedischen Zündhölzern statt, 1 Paket zu 10 Schachteln, 8⅓ Groß = 1 Tin, 6 Tins = 1 Kiste; diese also zu 50 Groß. Beste Sorte 29 Doll. pro Kiste, andere Sorten 23, 23½ und 26 Doll. pro Kiste. Daneben finden Absatz: Brillant-Salon-Zündkerzchen (Wachs) in Metallbüchsen zu 200 Stück, 12 Schachteln pro Paket, 25 Groß in einer verzinkten Holzkiste; Preis 1 Doll. 7 bis 9 Cents pro Groß. Umsatz 6000 bis 7000 Kisten jährlich. Ferner Brillant-Salon-Zündhölzer; Verpackung wie vorstehend; Preis 1 Doll. bis 1 Doll. 4 Cents pro Groß. Umsatz etwa 5000 Kisten. Rothe Salon-Zündhölzer 1. und 2. Qualität (Oesterreichisch); Verpackung wie vorstehend; Preis für 1a. 98 Cents bis 1 Doll., für 2a. 60 bis 62 Cents pro Groß.

Krystallwaaren, nur geringe Qualität. Handel von nicht sehr großem Belang, da der Bedarf nur ein geringer; in Krystallprismen ist etwas mehr Nachfrage. Der jährliche Absatz dürfte sich auf etwa 40 000 Stück belaufen, zum Preise von 3 Doll. 25 bis 50 Cents für 100 Stück. Verpackung in Kisten mit 2000 Stück zu 4″, 4½″ und 5″ Länge, am beliebtesten in der mittleren Länge. Als Sortiment dürften sich empfehlen: 600 Stück zu 4″ und 5″ und 800 Stück zu 4½″. Farbe hauptsächlich weiß, daneben jedoch auch grün und roth; jede Farbe ist in eine besondere Kiste zu verpacken.

Neben Krystallprismen kommen noch Krystallschalen in Betracht, und zwar ovale, 15 Dutzend pro Kiste, nur in weißer Farbe beliebt, zum Preise von 1 Doll. 80 Cents bis 2 Doll. pro Dutzend, und runde von 4″, 5″ und 6″ Durchmesser, 100 Dutzend pro Faß. Gangbare Farben: grün, gelb und weiß. Preis 26 Cents pro Dutzend. Jede einzelne Farbe ist in ein besonderes Faß zu verpacken.

Trinkgläser, zu 25 Dutzend pro Kiste oder Faß, verkaufen sich, je nach Qualität, mit 35 bis 65 Cents pro Dutzend.

Stahl in Kisten von 112 Engl. Pfd. Netto wird mit 3 Doll. 70 bis 80 Cents pro Kiste bezahlt. Die Sortimente sind sehr verschieden. Die Stärke variirt zwischen ¼, ⅜, ½, ⅝, ¾ und ⅞ Engl. Zoll.

Eisendraht. Verpackung in verzinkten Fässern, um den Rost abzuhalten, von 2 Pikuls 40 Kättis Netto (1 Pikul von 100 Kättis = 133⅓ Engl. Pfd.). Preis zwischen 6 Doll. 75 Cents und 7 Doll. 25 Cents.

Der Handel in fremden Importwaaren soweit er der Kontrole des fremden Zollamtes unterliegt, ist in steter Abnahme begriffen.

Der Nettowerth der während der elf Jahre 1870 bis 1880 bei dem fremden Zollamt eingeführten fremden Waaren betrug:

1870.....	6 094 962	Haikuan-Taels,
1871.....	6 259 626	„
1872.....	4 726 133	„
1873.....	6 327 861	„
1874.....	2 596 469	„
1875.....	4 209 857	„
1876.....	4 456 403	„
1877.....	3 507 682	„
1878.....	3 303 867	„
1879.....	3 851 430	„
1880.....	2 698 283	„

Es wäre jedoch vollkommen irrig, aus dieser Tabelle auf einen entsprechenden Rückgang der Einfuhr fremder Waaren überhaupt schließen zu wollen. Sie beweist zunächst nur, daß die Einfuhr durch Schiffe fremder Bauart von Jahr zu Jahr abnimmt, eine Abnahme,

welcher zweifellos eine mindestens gleich große Zunahme im Dschonkenverkehr gegenüber steht. Der Chinesische Händler giebt im Großen und Ganzen dem letzteren Transportmittel nur in soweit den Vorzug, als dasselbe seinen Interessen vortheilhafter ist.

Von dem Falle, daß der Händler selbst Eigenthümer einheimischer Segelfahrzeuge ist, abgesehen, trifft das aber zunächst zu bei allen Waaren, welche von den Chinesischen Firmen direkt von Hongkong aus nach den Inlandsmärkten, meist ohne Kanton zu berühren, oder generell nach Häfen der beiden Kwangs verschifft werden, welche, als dem fremden Handel noch nicht geöffnet, Schiffen Europäischer Bauart verschlossen sind.

Die Dschonke bietet hier den Vorzug, daß Umladungen in Kanton erspart und je nach der Lage des Marktes auch größere oder geringere Umwege vermieden werden. Der Chinese wird der Dschonke auch dann den Vorzug einräumen, wenn es sich um Waaren handelt, welche ohne bestimmte Bestellungen auf den Markt zum Verkauf geschickt werden.

Die Dschonke bietet dem Befrachter hier den Vorzug, daß er sie gleichzeitig als Lagerraum (Godown) benutzen, d. h. die Waaren so lange an Bord behalten kann, bis annehmbare Kaufanerbietungen sich einstellen.

Liegetage bei Dschonken zu fixiren, ist nicht Gebrauch, der Charterer erspart aber damit bei ungünstiger Marktlage die Kosten der Miethung besonderer Lagerräume.

Weit wichtiger jedoch als alle diese Momente, sind übrigens für den Chinesen bei der Wahl des Transportmittels die einheimischen Einfuhrzölle. Dieselben sind keineswegs ein für alle Mal unabänderlich fixirt, die Konkurrenz des fremden mit dem einheimischen Zollamt bringt es vielmehr mit sich, daß das Letztere, um sich die Einfuhr eines gangbaren Artikels und bezw. dessen Zoll zu sichern, diesen in einer Weise reduzirt, daß er beträchtlich unter dem vertragsmäßigen Eingangszoll steht.

Der enorme Ausfall der der Kontrole des fremden Zollamts unterliegenden Einfuhr fremder Waaren im Jahre 1874 ist beispielsweise lediglich dem Umstande zuzuschreiben, daß der Chinesische Zolldirektor gegen Ende des Jahres 1873 den Einfuhrzoll auf Rohbaumwolle und Baumwollengarn in einer Weise reduzirte, daß die Einklarirung dieser Artikel bei dem einheimischen Zollamte und damit ihre Verschiffung durch Chinesische Segelfahrzeuge sich wohlfeiler stellte, als ihre Einfuhr über das fremde Zollamt. Der Erfolg dieses Schachzuges war, daß die Einfuhr von Baumwollengarn von 35 066 bezw. 28 017 und 33 284 Pikuls in den Jahren 1871, 72 und 73 auf 18 942 Pikuls, die von Rohbaumwolle von 263 966 bezw. 191 834 und 166 834 auf 5127 Pikuls im Jahre 1874 zurückging. Die Differenz im Werthe der Einfuhr dieser beiden Artikel allein betrug zwischen 1874 und 1873 2 098 762 Haikuan-Taels.

Dergleichen Zollmanöver, gegen welche, soweit die Waare dadurch wohlfeiler versandt wird, vom Standpunkt der fremden Handelsinteressen sicher Nichts einzuwenden ist, dauern jedoch nicht lange; hat sich mit ihnen und durch sie die Einfuhr in den betreffenden Artikeln dem einheimischen Zollamt wieder zugewendet, so greift die Erhöhung des Zolles wieder Platz, und ein Theil der Waaren geht wieder zu Gunsten des fremden Zollamts dem einheimischen verloren.

Anders verhält es sich mit der steten Abnahme der Einfuhr der letzten Jahre. — Wenn wir auch nicht in der Lage sind, an der Hand amtlicher Notizen des Chinesischen Zollamts den Beweis dafür zu führen, der Grund liegt unserer Ansicht nach, und es wird dies durch die in der Tabelle nachgewiesenen gradatim sinkenden Einfuhrwerthe — der Ueberschuß von 1879 über 1878 ist zum größten Theil der Mehreinfuhr von Opium zuzuschreiben — unterstützt, in der immer mehr Fuß fassenden Centralisation des Importhandels in den Händen der Chinesischen Händler in Hongkong, und wir können darin ein günstiges Moment für die Hebung und Ausdehnung des fremden Importgeschäfts schlechterdings nicht erblicken. Mit Ausnahme der für den Verbrauch der Stadt Kanton selbst bestimmten Waaren wird heutzutage der weitaus größte Theil der fremden Importe von den Chinesischen Firmen Hongkongs mittelst Dschonken auf den zahlreichen Wasserwegen direkt in das Innere verschifft, meist ohne Kanton überhaupt zu berühren. Sofern diese Firmen in der Lage sind, auf diesem Wege die Waaren zu wohlfeileren Preisen, als dies dem fremden Kaufmann möglich ist, nach dem Innern zu legen, wäre diese Diversion des Handels vom Standpunkte der heimischen Handelsinteressen aus nur zu bewillkommnen, und sie wäre nur vom Gesichtspunkte des fremden Importhandels Kantons und der fremden Schifffahrt aus zu beklagen. Je wohlfeiler die Waare dem Konsumenten zugeführt wird, um so größer sind die Aussichten für eine Erweiterung ihres Absatzes.

Wir können jedoch diese Annahme nicht als zutreffend erachten; der Chinesische Händler kann unserer Ansicht nach mindestens die Waare nicht zu ebenso wohlfeilen Preisen nach den ferner gelegenen Konsumtionsgebieten schaffen, wie dies dem fremden Kaufmann unter Benutzung der in den Verträgen ihm gesicherten Privilegien möglich ist. Die Chinesischen Firmen beziehen ihre Importe nicht direkt, sondern kaufen sie von den fremden Importeuren Hongkongs; gegenüber der direkten Versendung der Waare durch die letzteren, erhält der Konsument sie mindestens um den Betrag vertheuert, den die Chinesische Firma als ihren Gewinn aufschlägt.

Die letztere versendet ferner nicht sämmtliche Waaren direkt in das Innere, ein großer Theil geht an die Zwischenhändler und von diesen wieder an Andere und wird unter allen Umständen, wenigstens soweit die abgelegeneren Konsumtionsgebiete in Frage stehen — und diese bilden das wichtigste Operationsgebiet für den fremden Importhandel —, durch die zahllosen Inlandszölle, Likin- und andere unberechtigte Abgaben in einer Weise vertheuert, daß ein vermehrter Absatz, wenn nicht unmöglich gemacht, so doch außerordentlich erschwert wird. Um so mehr ist es zu bedauern, daß der fremde Kaufmannsstand dasjenige in den Verträgen ihm gewährleistete Recht, welches diesem Mißstand abzuhelfen speziell eingeführt ist, d. h. das Recht, Waaren in das Innere unter Transitpässen zu versenden, vollständig vernachlässigt hat.

Wir haben bereits in unserem Bericht über den Handel Hongkongs diesen Gegenstand näher erörtert; bei dem nahen und unmittelbaren Interesse jedoch, den derselbe für Kanton hat, erscheint es nicht unangezeigt, auf das dort Gesagte hier in aller Kürze nochmals zurückzukommen.

Nach Inhalt der Verträge sollen fremde Importe, wenn sie den vertragsmäßigen Zoll entrichtet haben, in das Innere Chinas transportirt werden können, ohne auf ihrem Wege einer anderen Abgabe, als der einmaligen Zahlung des halben Eingangszolles, bezw. 2½ pCt. vom Werthe, unterworfen zu sein.

Die gedachte Bestimmung beabsichtigt, jene Klasse von Waaren gegen Zahlung eines einmaligen, im Voraus festbestimmten Betrages von den nicht unbeträchtlichen Inlandszöllen zu befreien, welche die Lokalbehörden an den zahllosen Stationen, welche die Waaren zu passiren haben, erheben, und die unter der generellen Bezeichnung Likinabgaben in ganz China als eines der größten Hemmnisse der gedeihlichen Ausdehnung des Importhandels längst erkannt und verrufen sind.

In keiner der 18 Provinzen Chinas lasten jedoch diese Abgaben schwerer auf dem Importhandel und in keiner würde deshalb die praktische Einführung jenes Transitpaßsystems dem Einfuhrhandel einen bedeutenderen Aufschwung zu geben mehr berufen sein, als in Kanton und damit den Provinzen Kwangtung und Kwangsi.

Wenn man von den offenen Häfen in Kiungtschau (Hoihow) und Pakhoi absieht, deren fremde Importe (Opium abgerechnet) kaum 1½ Millionen Taels an Werth übersteigen, so ist der einzige offene Hafen, von welchem aus Güter unter Transitpässen in das Innere versandt werden können, Kanton. Alle ausländischen Waaren, welche in das Innere versandt werden oder, richtiger gesagt, die Stadt verlassen — denn die Zollstationen liegen hier so nahe der Letzteren, daß selbst nach Fati (gegenüber der fremden Konzession) und Fatschan, etwa vier englische Meilen von Kanton entfernt) bestimmte Waaren ihren Abgaben unterliegen —, zahlen an den östlichen und westlichen Fort-Zollstationen Kwa hao-Abgaben. Gehen die Waaren weiter, so treten neue Abgaben, Siau-hao, Likin u. a., hinzu, über welche die nachstehende Tabelle nähere Auskunft giebt:

Bezeichnung der Waare.	Kwa hao am Westend der Stadt	Sia hao in Fatschan	Sia hao Hiang in Sam schui	Likin am Nord-Fluß	Likin an der Grenze des Nanhiung-Distrikts	Loti schui vor Eingang in eine angrenzende Provinz	Zusammen, unter Zuschlag von 20 pCt.
	Taels Mace Cand. Käsch	Taels Mace Cand. Käsch	Taels Mace Cand. Käsch	Taels Mace Cand. Käsch	Taels Mace Cand. Käsch	Taels Mace Cand. Käsch	Taels Mace Cand. Käsch
Opium	pro Ballen — 1. — —	pro Ballen cfr. a.	pro Ballen a.	pro Ballen —	pro Ballen —	pro Ballen — 5. 7. 6.	— 8. 1. 1.
Shirtings	pro 10 Chang 145 Käsch	pro Chang — — 1. 2.	pro Chang — — 1. 2.	pro Chang — — — 7.	pro Chang — — — 7.	pro Pikul — 1. — —	— 2. 6. 3.
Baumwolle	pro Pikul 30 Käsch	pro Pikul — — 5. 6.	pro Pikul — — 5. 6.	pro Pikul — 2. 2. 4.	pro Pikul — 2. 1. 6.	pro Pikul — 2. 1. 6.	— 9. 4. 2.
Baumwollengarn	pro Pikul 30 Käsch	pro Pikul — — 5. 6.	pro Pikul — — 5. 6.	pro Pikul 1. — 2. 6.	pro Pikul 1. — 2. 2.	pro Pikul 1. — 2. 2.	3. 8. 3. 8.
Queckſilber	pro Pikul 30 Käsch	pro Pikul — 2. 8. —	pro Pikul — 2. 8. —	pro Pikul cfr. b.	b.	b.	— 6. 9. 2.
Camlots	pro 10 Chang — 4. 5. —	pro Chang — — 2. —	pro Chang — — 2. —	pro Chang — — 1. 4.	pro Chang — — 1. 4.	pro Chang — — 1. 6.	— 6. 4. 1.
Baumwollene Taschentücher	pro 10 Dutzd. 600 Käsch	pro Chang — — 1. 2.	pro Chang — — 1. 2.	pro Chang — — — 7.	pro Chang — — — 7.	pro Pikul — 1. — —	— 5. 6. 5.
Blei	pro Pikul 39 Käsch	pro Pikul — 1. 5. —	pro Pikul — 1. 5. —	pro Pikul cfr. b.	pro Pikul b.	pro Pikul b.	— 3. 8. 6.

ad a. Ist in der Kwa hao-Abgabe eingeschlossen.

ad b. Die in diesen Kolumnen vorgesehenen Taxen werden von den Blei- und Queckſilber-Gilden in einer jährlichen Aversionalsumme bezahlt.

ad c. Camlots, Lastings und Bombazettes werden, da die Feststellung nicht immer leicht, im Zweifel von den Zollbehörden als einheimisches Fabrikat erklärt und zahlen alsdann außer den vorerwähnten Taxen eine Extraabgabe von Taels —. —. 3. 6. pro Chang in Fatschan und von Taels —. —. 3. 6. in Samschui.

Bei Zahlungen in Käsch werden 150 Käsch = 1 Mace in Silber erachtet. Zahlungen in Silber unterliegen einem Zuschlag für das Einschmelzen von 20 pCt.

1 Käsch = $\frac{1}{200}$ Penny Englisch. 10 Käsch = 1 Candarin = ½ Penny. 10 Candarin = 1 Mace = 6 Pence. 10 Mace = 1 Tael oder 5 Schillinge.

Wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich, beträgt die niedrigste Taxe für Shirting beinahe 1 Mace für 10 Chang (etwa 40 Ellen) und folgeweise 2 Candarins mehr als der volle vertragsmäßige Zoll, während die Gesammtheit der übrigen Abgaben bis zum Eingang in die nächste Provinz den dreifachen Betrag des Vertragszolls übersteigt.

Baumwollene Taschentücher zahlen eine Minimalabgabe von 4 Mace für 10 Dutzend und im Maximum 5 Mace 6 Candarin 5 Käsch, während der vertragsmäßige Eingangszoll nur 2 Mace 5 Candarin beträgt. Rohbaumwolle zahlt an den Kanton nahe gelegenen Stationen eine relativ kleine Abgabe; bis sie jedoch die entfernter gelegenen Distrikte der Provinz erreicht, übersteigen die Gesammtabgaben den dreifachen und diejenigen von Baumwollengarn den fünffachen Betrag des Vertragszolles.

Camlots und Lastings werden als fremde und, sobald sie einen gewissen Distrikt überschritten, daneben als einheimische Fabrikate verzollt.

Die vorstehende Tabelle und die darauf bezüglichen Zahlen sind dem Berichte des Zolldirektors Breredon in Kanton für 1876 entnommen. Wenn auch die desfallsigen Abgaben auf eine Zeit Bezug nehmen, die sechs Jahre zurückliegt, so verlieren sie deswegen nicht an Bedeutung; die Zustände haben sich seitdem schwerlich geändert, und daß Likin- und die übrigen Inlands-Abgaben in China ermäßigt worden wären, ist nicht anzunehmen.

Die gedachte Tabelle enthält übrigens nur einzelne der fremden Importe; es bedarf keiner Erwähnung, daß die Inlands-Abgaben nicht auf diese Waaren beschränkt sind, sich vielmehr auf alle fremden Importe erstrecken.

Es ist aber diese Vertheuerung der Waaren und die dadurch beschränkte Konsumtion seitens der einheimischen Bevölkerung, welche in erster Linie die Schuld trägt, daß der Werth der fremden Importe weder mit der Zahl der Bevölkerung (sie beträgt für Kwangtung und Kwangsi allein 24½ Millionen, ohne die angrenzenden Provinzen, die ebenfalls ihren Bedarf von Kanton aus erhalten), noch auch mit der Einfuhr anderer, weniger günstig gelegenen Häfen im Verhältniß steht.

Es ist weiter dabei nicht zu übersehen, daß die in der Tabelle angegebenen Taxen nur die gesetzlich fixirten Beträge wiedergeben; wer die Praxis der chinesischen Zollämter und deren spekulative

Privatanhängsel kennt, der weiß, daß an jene Taxen sich eine ganze Reihe unerlaubter Gebühren, sogenannter Squeezes anheften, welche nicht zu umgehen sind und die bereits sehr beträchtlichen Abgaben noch weiter erhöhen; ohne sie ist aber an eine einigermaßen rasche Expedition nicht zu denken, eine Beschädigung der Waare wie ihrer Emballage nicht zu umgehen, und sind Denunziationen wegen Defraudation mit der Gefahr der Konfiskation bei den kleinsten Irregularitäten nicht zu vermeiden.

So lange es nicht gelingt, die fremden Waaren von diesen ebenso willkürlichen als exorbitanten Zöllen, Abgaben und Squeezes zu befreien, ist an eine Besserung der Handelsverhältnisse nicht zu denken. Das Mittel, diese Abgaben zu beseitigen ist aber, wie bemerkt, mit dem Transitpaßsystem gegeben, und es unterliegt für uns keinerlei Zweifel, daß, sobald dasselbe einmal eingeführt sein und praktisch Fuß gefaßt haben wird, Canton eines der größten kommerziellen Centren Chinas und der Stapelplatz für die reichen Seiden- und Theedistrikte Kwangtungs, die Provinz Kwangsi, den Süden von Kweichow und Yünnan — mindestens einen ebenso raschen und bedeutenden Aufschwung im Importhandel aufweisen wird, wie Hankau einen solchen nach den Provinzen Hupeh, Hunan Honan, Szetschuan, Schensi, Schansi, dem nördlichen Theil von Kweischow und selbst Kwangsi, Dank der Einführung jenes Systems, in den letzten Jahren sich gesichert hat.

Während der Werth der Einfuhr fremder Importe in Hankau von 1875 bis 1878 mit geringen Schwankungen sich zwischen 7 und 8 Millionen Taels bewegte, stieg derselbe im Jahre 1879 — und erst von diesem Jahre an kann das Transitpaßsystem als vollständig eingebürgert betrachtet werden — auf 10 714 216 Taels, im Jahre 1880 auf 12 187 116 Taels und im Jahre 1881 auf 15 226 394 Taels.

Daß ein so überaus wichtiges Privileg, wie das hier in Frage stehende, bisher unbenutzt geblieben, daran trägt aber die, wie angegeben, im Laufe der Jahre vollzogene Verlegung des Importhandels nach Hongkong und an die Chinesischen Händler in erster Linie und daneben die Unthätigkeit des fremden Kaufmannsstandes Schuld.

Bereits oben wurde erwähnt, daß der Chinesische Händler, selbst wenn er weiß, daß das Recht, Transitpässe zu verlangen, nicht an die Nationalität des Versenders, sondern lediglich an die Eigenschaft der Waare als fremdes Erzeugniß geknüpft ist, von demselben so lange keinen Gebrauch machen wird, als er nicht eine Garantie dafür hat, daß die Behörden auch ihm gegenüber dasselbe respektiren und neben und unbeschadet der bereits bezahlten Transitpaßgebühr nicht auch noch alle die Inlandabgaben von ihm fordern werden, deren Beseitigung gerade die hier fragliche Vertragsklausel beabsichtigt; er bedarf also der Unterstützung der nicht chinesischen Kaufleute, oder, richtiger, die Initiative zur Einführung der Transitpässe muß von dem fremden Kaufmannsstande ausgehen und sachgemäß in Canton ergriffen werden.

Mit der Verlegung des Importhandels nach Hongkong ist die Ergreifung dieser Initiative für Kanton jedoch um deswillen erschwert, weil sämmtliche hier etablirte Häuser nur Filialen oder Agenten von Firmen Hongkongs sind, und eine von Hongkong unabhängige Firma, welche direkte Importgeschäfte mit dem Europäischen Kontinent, Ostindien oder Amerika macht, nicht existirt. Die Firmen von Hongkong haben aber bisher keinerlei Interesse für jene Neuerung an den Tag gelegt; mit der bisherigen bequemeren Einrichtung, dem Chinesen ihre Waaren loco Hongkong zu verkaufen, zufrieden, hält man es nicht der Mühe werth, den direkten Verkauf und die direkte Versendung der Waaren nach den Binnenmärkten selbst in die Hand zu nehmen, oder doch dem Chinesischen Händler beim Weiterverkauf und bezw. dem Vertrieb der Waaren nach dem Innern unterstützend an die Hand zu gehen und es ihm dadurch zu ermöglichen, die Waaren zu Preisen nach dem Innern zu legen, welche zu bestreiten die große ihrer am meisten bedürfende Masse wirklich in der Lage ist.

Dieselbe Kurzsichtigkeit, die den Kaufmann die Konkurrenz Hongkongs und der Chinesischen Händler widerstandslos als eine unabänderliche Thatsache acceptiren ließ, sich damit tröstend, daß es schließlich einerlei sei, ob der Chinese bei dem Hause in Kanton oder dem Hause in Hongkong seine Waaren einkaufe, macht sich auch hier geltend; weshalb, so sagt man sich, das Geschäft umständlicher und mühsamer machen? Der Chinese wird nach wie vor auch ohne Transitpaß in Hongkong seinen Bedarf einkaufen und trotz Transitpasses keinen Cent mehr für den betreffenden Artikel zahlen. Daß jedoch die Kauffähigkeit, namentlich des ärmeren Theils der Konsumenten, eine begrenzte, daß der Absatz der Waaren seinem Umfang nach von der Wohlfeilheit der Preise bedingt, daß die, weil willkürlich, im Voraus unberechenbaren Inlands- und sonstigen gesetzlichen und ungesetzlichen Abgaben durch die damit korrespondirende Vertheuerung den betreffenden Artikeln für gewisse Distrikte geradezu den Weg versperren und nach Umständen ihn anderen Häfen, wie beispielsweise Schanghai und Hankau, Dank des dort eingeführten Transitpaßsystems, eröffnen, daran scheint man ebenso wenig zu denken, als daran daß durch die Aufgabe des Kantoner Marktes die einheimischen Händler, welche nicht in der Lage sind, ihre Einkäufe in Hongkong zu besorgen, bei dem Mangel geeigneter Musterlager in Kanton den Chinesischen Zwischenhändlern in die Arme getrieben werden.

Es bedarf ferner, wie wir im Anschluß an die bereits oben darüber gemachten Bemerkungen hier noch anfügen wollen, keiner näheren Ausführung, daß der Kaufmann in Kanton, einer Stadt von über 1½ Millionen Einwohnern, durch die ihm gegebene Möglichkeit, mit dem Konsumenten in direkte Verbindung zu treten, dessen Wünsche und Bedürfnisse näher zu studiren und damit die Artikel, welche mit Erfolg neu einzuführen, wie die Modifikationen, die an den bereits gangbaren anzubringen wären, ausfindig zu machen, weit besser in der Lage ist, die Interessen des fremden Importhandels wahrzunehmen, als der Kaufmann von Hongkong, der als Regel nur mit dem Chinesischen Zwischenhändler in Berührung kommt, dessen Interessen mit denen des Konsumenten nicht überall coincidiren.

Wir hegen übrigens keinen Zweifel daran, daß die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit der praktischen Einführung des Transitpaßsystems sich in den kaufmännischen Kreisen allmälig Bahn brechen wird, und daß mit dieser Einführung der fremde Importhandel nicht nur in rascher Zeit einen bedeutsamen Aufschwung nehmen, sondern allmälig auch wieder seinen Schwerpunkt nach Kanton zurückverlegen wird.

Einheimische Importe.

Die Einfuhr Chinesischer Waaren und Produkte, soweit dieselbe durch Schiffe fremder Bauart vermittelt worden, weist wie unten angefügte Uebersicht 4 ergiebt, für das Jahr 1880 eine sehr beträchtliche Zunahme gegen 1879 auf. Die Mehreinfuhr beziffert sich auf etwa 3 500 000 Taels, wovon Reis allein über die Hälfte für sich in Anspruch nimmt. Wie bereits im Eingang bei Betrachtung der Schiffahrt bemerkt ist, betrug die Einfuhr von Reis im Jahre 1880 nahezu 2 Millionen Pikuls, im Werthe von etwa 2 800 000 Taels mehr als im Vorjahre.

Lange anhaltende starke Regengüsse hatten große Ueberschwemmungen, speziell in den Reisdistrikten Tsunghwa, Nam Hue, Sanschui und anderen und mit ihnen die vollständige Zerstörung der Reisernte zur Folge.

Nur dem umsichtigen und thatkräftigen Einschreiten der Provinzial-Regierung in Kanton ist es zu danken gewesen, daß Hungersnoth in den betreffenden Distrikten vermieden wurde.

Neben Reis weist das Jahr 1880 aus demselben Grunde auch eine größere Einfuhr von Bohnen und Erbsen, und zwar etwa 370 000 Pikuls mehr gegen das Jahr 1879 auf. Der Ausfall des Jahres 1879 in der Gesammteinfuhr Chinesischer Waaren gegen das Jahr 1878 beschränkt sich ebenfalls auf die für die einheimische Bevölkerung nothwendigsten Lebensbedürfnisse.

Auch im Jahre 1878 war die Reisernte in Folge von Ueberschwemmungen theilweise zerstört worden, so daß eine größere Zufuhr von Cerealien und Hülsenfrüchten zur Nothwendigkeit wurde.

Die Mehreinfuhr des Jahres 1878 über 1879 betrug ihrem Werthe nach an Reis etwa 2 100 000 Taels, an Weizen etwa 140 000 Taels, an Bohnen und Erbsen etwa 160 000 Taels, wogegen die Einfuhr Chinesischer Medizinalartikel (Medicines), unter welcher generellen Bezeichnung die zollamtliche Statistik eine ganze Reihe von Waaren, speziell Droguen, Parfumerien ꝛc., neben den spezifischen Arzeneimitteln zusammenfaßt, in den beiden Jahren 1879 und 1880 einen Ueberschuß über das Jahr 1878, und zwar das Jahr 1879 einen solchen von etwa 46 000 Taels, das Jahr 1880 einen solchen von etwa 102 000 Taels aufweist.

Unter Abrechnung der Einfuhr von Cerealien und Hülsenfrüchten, d. h. von Reis, Weizen, Erbsen und Bohnen, stellt sich der Gesammtwerth der Einfuhr Chinesischer Waaren während der drei Jahre 1878 bis 1880 wie folgt:

1878 ..... 3 256 652 Taels,
1879 ..... 3 814 027 „
1880 ..... 4 532 897 „

B. Ausfuhr.

a. Ausfuhr nach nicht Chinesischen Ländern.

Die Ausfuhr einheimischer Waaren und Erzeugnisse nach fremden Ländern wird zum weitaus größten Theil durch Schiffe fremder Bauart vermittelt, unterliegt also der Kontrole des fremden Zollamts, dessen statistische Tabellen deshalb hier zuverlässigere Schlüsse über den Gesammt-Exporthandel Kantons gestatten, als dies bei den Importen möglich ist.

Die Ausfuhr weist im Jahre 1879 wie im Jahre 1880 einen Gesammtwerth auf, der während der letzten zehn Jahre nur von der des Jahres 1872 übertroffen worden ist. Die Produktionsfähigkeit ist also im Zunehmen begriffen, wenn sie auch im Jahre 1880 um etwa 700 000 Taels Werth gegen die des Vorjahres zurückgeblieben ist.

Der Werth der Gesammtausfuhr nach fremden Ländern bezifferte sich im Jahre

1878 auf 12 075 245 Taels,
1879 „ 13 476 711 „
1880 „ 12 719 984 „

Der weitaus überwiegende Theil dieser Ausfuhr wird von hier nach Hongkong verschifft; der Werth der von hier direkt nach dem Auslande verladenen Waaren betrug im Jahre 1879 nur etwa 322 500 Taels, im Jahre 1880 nur etwa 110 000 Taels, ein Umstand, der in den wohlfeilen Frachten der Flußdampfer, wie dies bereits bei der Besprechung der Schifffahrt des Näheren nachgewiesen ist, seine Erklärung findet.

Die so verschifften Waaren werden erst von Hongkong aus nach ihren verschiedenen Absatzgebieten weiter befördert, betreffs deren jedoch eine genauere Feststellung in Ermangelung jeglichen statistischen Materials seitens der Behörden von Hongkong nicht möglich ist.

Die wichtigsten Artikel, welche das Ausland, speziell Europa und Amerika, aus Kanton bezieht, sind Seide, Thee, Kassia, Matten und Feuerwerkskörper, zu einem kleinen Theile auch Zucker. Neben diesen fast ausschließlich für den Konsum im Auslande bestimmten Artikeln befördern die fremden Fahrzeuge eine große Anzahl anderer einheimischer Waaren, in erster Linie Tabak, Droguen und Zucker nach Chinesischen Häfen, speziell denen des Nordens.

Die Bestimmung des Zuckers, ob nach China oder nach dem Auslande, ist von dem jeweiligen Stande der Frachten und des Europäischen Marktes bedingt; der weitaus größte Theil geht nach Chinesischen Häfen.

An der Ausfuhr nach fremden Ländern partizipirten die hauptsächlichsten Artikel während der beiden Berichtjahre in folgenden Prozentsätzen:

	1879.		1880.	
	Werth in Millionen Taels.	Prozentsatz.	Werth in Millionen Taels.	Prozentsatz.
Rohseide	4,29	etwa 21	2,94	etwa 18 pCt.
Seidenwaaren	5,27	25	6,63	40
Thee	1,57	9	1,70	10 1/3
Kassia	0,57	3 1/2	0,25	1 1/2
Zucker in der Gesammtausfuhr, die jedoch, wie bemerkt, nur zum kleinen Theil nach dem Auslande geht	0,54	3	0,94	5 7/10
Feuerwerkskörper (crackers)	0,31	1,9	0,23	1,4
Matten	0,29	1,7	0,54	3 1/3

Zu den vorstehenden Artikeln im Einzelnen übergehend, so waren, was Seide betrifft, die Preisfluktuationen im Jahre 1879 sehr bedeutend, während im Jahre 1880 die Preise fast durchgängig gleichmäßig niedrig blieben und nur gegen Ende der Saison eine nicht sehr bedeutende Steigerung erfuhren.

Was die Saison 1879/1880 betrifft, so sah man zwar in Folge der eingetroffenen Berichte über das für die Seidenkultur in Europa sehr ungünstige Frühjahr mit größter Spannung dem Ausfall der Ernte in Italien und Frankreich entgegen; die Spekulation hielt gleichwohl zurück, bis die eingehenden Telegramme keinen Zweifel darüber ließen, daß die Ernte jener Länder in Folge der ungünstigen Witterung eine Einbuße von 30 000 Ballen erleiden müsse.

Die Preise begannen nun, und zwar gegen Ende Mai 1879, auf den Europäischen Märkten zu steigen, und wenn sie auch schon gegen Ende des Monats wieder eine fallende Tendenz verfolgten, die dazwischenliegende kurze Zeit der Aufregung der Spekulanten war ausreichend, auf alle Märkte Chinas ihren Einfluß geltend zu machen, d. h. eine unverhältnißmäßige Hausse herbeizuführen, der sehr rasch die Baisse auf dem Fuße folgte.

Der Grund der kurzen Dauer der Preissteigerung im Mai und zu Anfang Juni lag darin, daß der Konsum, d. h. die Fabrikanten, sich von der Bewegung vollständig fern hielten, die Letztere vielmehr ausschließlich von der Spekulation in Szene gesetzt und in einer

solchen Weise übertrieben wurde, daß die Enttäuschung nicht lange ausbleiben konnte.

Es lagen ja zweifellos Gründe vor, eine größere Nachfrage und damit eine mäßige Steigerung der Preise zu erwarten; sie würde auch eingetreten sein, wenn sich die Spekulation innerhalb vernünftiger Grenzen bewegt und sich nicht kopfüber der Vorräthe bemächtigt hätte.

Wie die Hausse übertrieben worden war, so wurde auch im Juni und Juli die Baisse forcirt. Die Spekulanten, welche über ihre Mittel gekauft hatten, sahen sich genöthigt, zu verkaufen, und wie sie überstürzt gekauft hatten, so wurde die Waare jetzt theilweise zu wirklichen Schleuderpreisen wieder vergeben, Verhältnisse, von welchen natürlich die Fabrikanten in erster Linie den Nutzen zogen.

Gegen Anfang Mai wurde die Saison auf der Basis von 380 Dollars für Nr. 4 Tsatlee eröffnet; es trafen jedoch bald darauf von allen Seiten so bedeutende Aufträge ein, daß es die Chinesen verstanden, innerhalb 14 Tage eine Steigerung von etwa 100 Dollars pro Pikul durchzusetzen und zu diesem hohen Preise recht beträchtliche Quantitäten abzusetzen. Mit dem Stillstande der Spekulation in Europa stockte auch hier das Geschäft und Mitte Juni war man bereits genöthigt, die Preise um 50 Dollars pro Pikul herabzusetzen, um überhaupt Abnehmer zu finden. Gegen Anfang Juli waren die Preise bereits um weitere 20 Dollars gefallen und gegen Ende jenes Monats waren sie zu den Sätzen zurückgekehrt, mit welchen die Saison eröffnet hatte.

Gegen Ende Oktober trat in Folge eines Wiederauflebens der Spekulation in Europa eine neue Steigerung der Preise um etwa 1 Schilling pro Pfund und aus dem gleichen Anlasse im Anfang des Dezember eine weitere Steigerung in dem gleichen Maße ein; auf der betreffenden Höhe konnten sie sich jedoch nur kurze Zeit behaupten.

Die Ausfuhr nach Amerika betrug im Jahre 1879 30 pCt. mehr als im Jahre 1878 und etwa 75 pCt. mehr als im Jahre 1877. Nach Europa wurden etwa 30 pCt. mehr als im Jahre 1878 verschifft.

Bereits im vorjährigen Bericht ist auf die Verluste hingewiesen worden, welche dem fremden Importeur dadurch erwachsen müssen, daß die Seide in zu feuchtem Zustande aus den Seidendistrikten auf den Markt von Kanton und zur Verschiffung kommt, Verluste, welche der Empfänger nicht nur am Gewicht, sondern auch an der Qualität der Seide, die selbstverständlich durch die Feuchtigkeit auf der Reise leidet, zu tragen hat.

Die Nachfrage nach Seidenabfällen (Refuse silk) ist das ganze Jahr hindurch eine sehr lebhafte gewesen. Die Vervollkommnung der heimischen Maschinen zur Verarbeitung dieser Seide in eine zwar geringere, zur Verwendung für halbseidene Stoffe jedoch sehr geeignete und deshalb gesuchte Qualität dürfte die Steigerung in der Nachfrage dieses Artikels zur Genüge erklären.

Ueber die Seidenausfuhr im Jahre 1880 spricht sich ein Bericht des Seidenmaklers Herbert F. Dent wie folgt aus:

Das Jahr 1880 ist nach verschiedenen Seiten hin für Kantonseide ein wenig befriedigendes gewesen. Die Ausfuhr von Rohseide weist einen beträchtlichen Ausfall gegen das Vorjahr auf (10 313 Pikuls gegen 16 232 Pikuls im Jahre 1879.) Der Ausfall und damit der Verlust für den Produzenten würde noch bedeutender gewesen sein, wenn die Verschiffungen nach Bombay im Jahre 1880 nicht ungewöhnlich große gewesen wären und zugleich die Ausfuhr von Seidenstoffen (silk piece goods) nach allen Bezugshäfen, speziell auch Bombay, das betreffende Durchschnittsquantum der früheren Jahre nicht erheblich überschritten hätte. Es wurde dadurch der Absatz und beziehungsweise Verwendung für die einkommenden Erntequanta geschaffen, welche ohne dieselben bei der verminderten Nachfrage in Europa und Amerika sich nothwendig hätten anhäufen und Verluste nach sich ziehen müssen.

Die Preise der Rohseide zeigten nur geringe Fluktuationen dieselben eröffneten im Januar zu denselben Sätzen, welche im Dezember 1879 den Markt beherrscht hatten und waren nominell noch dieselben zu Ende April, wenn auch der inzwischen gefallene Kurs des Dollar eine Differenz von 4 bis 6 Pence pro Pfund zu Gunsten des Käufers für Europäische Märkte herbeigeführt hatte.

Im Mai kam die erste Ernte auf den Markt, Verkäufe derselben fanden jedoch erst im folgenden Monat in im Ganzen nicht unbedeutendem Umfang und zum größten Theil für den Europäischen Kontinent zu Preisen statt, welche um etwa 1 Schill. pro Pfund hinter denen, welche für vorjährige Seide im Monat April bezahlt wurden, zurück blieben.

Von Juni bis Ende September zeigte das Geschäft einen unsteten Charakter, der erst im Oktober einem größeren Vertrauen und Ende November in Folge günstigerer Nachrichten aus Europa einem Aufschwung wich, welcher eine Steigerung der Preise um 5 bis 10 Dollar pro Pikul zur Folge hatte, die bis zum Schlusse des Jahres anhielt.

Die Verschiffungen nach Europa scheinen das ganze Jahr hindurch, speziell jedoch seit dem Erscheinen der neuen Ernte, nur in Ausführung fester Bestellungen seitens der Fabrikanten erfolgt zu sein. Die Spekulation ist dem Markte vollständig fern geblieben. Die Gründe des geringeren Absatzes, wie der im Durchschnitt niedrigen Preise liegen einmal in dem feuchten Zustande, in dem die Seide in Kanton verschifft wird, und dann in der außerordentlich reichen Ernte der Schanghaiseide.

Die Verschiffungen feuchter, jedenfalls nicht vollkommen getrockneter Seide haben in erster Linie dazu beigetragen, die Europäischen Märkte der Kantonseide zu entfremden. Der Chinesische Händler sucht, um nicht seinerseits am Gewicht Verlust zu erleiden, die vom Produzenten gekaufte Seide selbst bei trockenem Wetter in feuchtem Zustande zu erhalten und zur Verschiffung zu bringen, was selbstverständlich schwere Verluste für den Empfänger durch Gewichtsminderung wie durch Verschlechterung der Qualität (Moderflecken 2c.) nach sich ziehen muß. Die beständigen Klagen, welche darüber von den Europäischen Märkten einliefen, haben mehrere der Hauptexporthäuser Kantons veranlaßt, im Wege eines Aktienunternehmens ein sogenanntes Condition house, d. h. eine nach dem Muster der bereits in Lyon, Crefeld, Elberfeld und anderen Orten bestehenden Trocknungsanstalten (Konditionirungen) eingerichtete Anstalt ins Leben zu rufen, welche den Prozentsatz der Feuchtigkeit der Seide vor ihrer Verschiffung genau feststellt, und durch welche man wenigstens die Verluste am Gewicht zu vermeiden hofft. Die neue Einrichtung ist bereits bei der Ernte von 1881 in Wirksamkeit getreten und hat, allerdings nicht ohne schweren Kampf mit der Opposition, die ihr die mächtige Seidengilde von Kanton machte, mit gutem Erfolg gearbeitet.

Die reiche Seidenernte Schanghais hat den Ausfall in der Ausfuhr der Kantoner Seide zum größten Theil gedeckt; es gilt dies namentlich von den geringeren, aus den nördlicheren Distrikten nach Schanghai geführten Qualitäten, welche überdies zu wohlfeileren Preisen als Kantoner Seide verkauft wurden.

Der Export nach Europa hat im Jahre 1880 um etwa 65 pCt. abgenommen. England hat an Kantoner Seide nur ein Fünftel der im Vorjahre verschifften Quantität bezogen. Die Ausfuhr nach

Amerika weist einen Ausfall von etwa 20 pCt. nach. Nach Seidenabfällen (refuse silk) hat sich jedoch auch im Jahre 1880 eine sehr starke Nachfrage geltend gemacht und eine Steigerung der Preise, mit welchen die Saison eröffnet wurde, um 10 bis 15 pCt. zur Folge gehabt.

Das Gleiche gilt von durchlöcherten Kokons (cocons percés). Die heimische Industrie hat es verstanden, auch diesen ein sehr brauchbares Gespinnst abzugewinnen, das hauptsächlich in der Schweiz fabrizirt wird, wohin denn auch der größte Theil dieser Kokons versandt wird.

Die Deutschen Firmen nehmen, wie bereits im vorjährigen Bericht hervorgehoben wurde, einen sehr hervorragenden Antheil an dem Seidenhandel Kantons. Sie waren beispielsweise, was die Ausfuhr des Jahres 1879 betrifft, mit $\frac{2}{3}$ an den Verschiffungen nach Europa und mit $\frac{1}{3}$ an denjenigen nach Amerika, und was die Ausfuhr des Jahres 1880 angeht, mit $\frac{2}{3}$ an dem Europäischen und mit $\frac{1}{3}$ an dem Amerikanischen Export betheiligt.

Der Export von Seide nach Hongkong und dem Auslande stellte sich während der letzten Jahre wie folgt:

Jahr.	Feine Rohseide (Fine raw Silk) Pikuls.	Gespulte Seide (Thrown Silk) Pikuls.	Beide Sorten zusammen Pikuls.	Abfall (Refuse) Pikuls.	Wilde Rohseide (Wild raw Silk) Pikuls.	Kokons Pikuls.
1871	16 613	130	16 743	4740	3175	1930
1872	18 125	187	18 312	3590	1157	2145
1873	13 557	168	13 725	5515	7286	2236
1874	12 649	169	12 818	4304	6389	781
1875	18 191	227	18 418	4104	5515	981
1876	16 827	208	17 035	4622	1748	1760
1877	14 473	145	14 618	4244	2364	758
1878	12 547	131	12 681	5891	3200	1145
1879	16 232	128	16 360	7660	3531	2001
1880	10 312	230	10 542	7136	1852	604

Thee. Die Ausfuhr dieses Artikels während der drei Jahre 1878 bis 1880 stellte sich wie folgt:

Sorten	1878. Gewicht: Pikuls.	1878. Werth: Taels.	1879. Gewicht: Pikuls.	1879. Werth: Taels.	1880. Gewicht: Pikuls.	1880. Werth: Taels.
Schwarzer	120 205,26	1 579 447	112 450,90	1 506 920	107 596,35	1 612 691
Grüner	1 440,57	24 005	3 877,64	64 884	5 786,47	89 231
Theestaub	—	—	—	—	124,13	593
	121 645,83	1 603 452	116 328,54	1 571 704	113 506,95	1 702 515

Wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich, haben die Gesammtverschiffungen in den beiden Berichtjahren abgenommen, die Werthe dagegen eine relative Steigerung erfahren. Während die Ausfuhr von schwarzem Thee gesunken ist, hat diejenige grünen Thees zugenommen. Die Ausfuhr im Jahre 1880 überstieg die des Jahres 1878 um das Vierfache.

Was die Saison 1879/80 betrifft, so wurde dieselbe am 27. April 1879 durch eine Ladung Congou aus Macao eröffnet. In Folge des ungünstigen Standes der Theemärkte in England und auf dem Kontinent zeigte sich im Allgemeinen nur wenig Kauflust; das Geschäft war matt und die Preise wichen etwa 1¼ bis 2 Pence für das Pfund gegen diejenigen des Vorjahres.

Das Geschäft behielt seinen schleppenden Gang bis gegen Mitte September, in Folge günstiger Berichte von den einheimischen Märkten, die Preise einen raschen und bedeutenden Aufschwung, in einzelnen Fällen bis zu 60 pCt., nahmen, was Anlaß zu großen Ankäufen gab, welche bis Mitte November anhielten und gegen diese Zeit die vorhandenen Vorräthe bis auf ein Minimum aufgezehrt hatten. Was in dem Vorstehenden betreffs der Congous gesagt ist, bezieht sich gleicher Weise auf Scented Capers und Scented Orange Pekoes.

Auch hier war das Geschäft bei Eröffnung der Saison unbelebt und es behielt diesen Charakter, bis Nachrichten aus Europa bessere Preise des Marktes dort anzeigten und die Exporteure, nunmehr besorgt, ihren Bedarf möglichst rasch zu decken, eine ähnliche Steigerung der Preise herbeiführten, wie dies bei Congou der Fall gewesen.

Im Großen und Ganzen muß das Resultat des 1879er Geschäfts für den Importeur ein sehr zufriedenstellendes gewesen sein; an den Theeverschiffungen jedoch, welche erst zu Ende Januar oder im Februar stattfanden, werden Verluste kaum zu vermeiden gewesen sein, da gegen Ende der Saison, d. h. Ende April und Anfang Mai 1880, die Geschäfte des Londoner Marktes vollständig daniederlagen.

In Uebereinstimmung damit eröffnete auch die Theesaison 1880/81 mit niedrigen Preisen, und entgegen den Erwartungen der hiesigen Händler, welche mit Rücksicht auf die geringen überjährigen Vorräthe die unbedeutenden Verschiffungen und die wohlfeilen Preise ein lebhaftes Geschäft erwartet hatten, blieb der Markt ohne Belebtheit, und am Ende der Saison waren die Preise niedriger als sie während irgend einer Zeit der vorausgegangenen 18 Monate gewesen waren.

Die wohlfeilen Preise der geringeren Sorten, die aus den nördlichen Häfen verschickt werden, sowie die immer mehr um sich greifende Konsumtion Ostindischen, speziell Assam-Thees soll dem hiesigen Markt Eintrag gethan haben.

Scented Capers eröffneten gegen Ende April mit sehr niedrigen Preisen und behaupteten diese Tendenz bis Mitte August, zu welcher Zeit in Folge ungünstiger Ernteberichte größere Nachfrage und in dessen Folge eine Besserung der Preise eintrat. Dieselbe war jedoch nur von kurzer Dauer; der Markt ging rasch herunter, so daß die Kantoner Händler es vorzogen, ihre nicht unbeträchtlichen Vorräthe an der Hand zu halten, um sie eventuell auf die neue Saison zu übertragen.

Congou eröffnete mit hohen Preisen, die jedoch in Folge der großen Verluste, welche die Importeure zu Hause erfahren hatten, sehr rasch wieder zurückgingen. Gegen Ende der Saison hob sich der Markt und war zeitweise das Geschäft nutzbringend; im Großen und Ganzen erwies sich jedoch das Resultat der Saison nicht als ein zufriedenstellendes.

Die im Eingang erwähnten Jahresverschiffungen vertheilten sich auf die einzelnen Sorten und nach den Bestimmungshäfen wie folgt:

1879: Schwarzer Thee.

Bestimmung.	Congou. Pikuls.	Souchong. Pikuls.	Orange Pekoe. Pikuls.	Scented Caper. Pikuls.	Ulong. Pikuls.	Pouchong. Pikuls.	Pekoe. Pikuls.	Zusammen. Pikuls.
England	12,83	—	193,42	1 466,20	—	—	—	1 672,45
Hongkong	15 986,27	4 830,99	19 243,89	67 019,47	436,28	2 654,27	41,56	110 212,73
Hawaische Inseln	468,88	—	—	—	—	47,65	1,40	517,93
Tientsin	0,10	—	—	—	—	—	—	0,10
Schanghai	46,00	—	0,80	—	0.04	0,30	0,55	47,69
Ueberhaupt	16 514,08	4 830,99	19 438,11	68 485,67	436,32	2 702,22	43,51	112,450,90

Grüner Thee.

Bestimmung.	Young Hyson. Pikuls.	Hyson. Pikuls.	Imperial. Pikuls.	Gunpowder. Pikuls.	Zusammen. Pikuls.
Hongkong	40,50	252,97	559,41	2 880,56	3 733,44
Tschifu	—	0,02	—	—	0,02
Schanghai	—	97,20	—	46,98	144,18
Ueberhaupt	40,50	350,19	559,41	2 927,54	3 877,64

1880: Schwarzer Thee.

Bestimmung.	Congou. Pikuls.	Souchon. Pikuls.	Orange Pekoe. Pikuls.	Scented Caper. Pikuls.	Ulong. Pikuls.	Pouchong. Pikuls.	Pekoe. Pikuls.	Mixed. Pikuls.	Zusammen. Pikuls.	Theestaub. Pikuls.
Hongkong	15 084,39	8 903,52	14 369,48	64 951,78	32,17	4 024,62	163,84	10	107 539,80	124,13
Europ. Kontinent	23,76	4,50	—	—	—	—	—	—	28,26	—
Hawaische Inseln	24,41	—	—	—	0,30	—	—	—	24,71	—
Tientsin	0,48	—	—	—	—	—	—	—	0,48	—
Hankau	0,14	—	—	—	—	—	—	—	0,14	—
Schanghai	0,18	—	2,60	—	—	—	—	—	2,78	—
Ueberhaupt	15 133,36	8 908,20	14 372,08	64 951,78	32,47	4 024,62	163,84	10	107 596,35	124,13

Grüner Thee.

Bestimmung.	Young Hyson. Pikuls.	Hyson. Pikuls.	Imperial. Pikuls.	Gunpowder. Pikuls.	Zusammen. Pikuls.
Hongkong	249,45	234,66	1 909,11	3 393,25	5 786,47

Die Gesammtausfuhr betrug in Englischen Pfund:

	1879	1880
Schwarzer Thee	14 975 313	14 346 180
Grüner Thee	517 019	771 559
Theestaub	—	16 551

Kassia. Die Zahlen der statistischen Aufstellungen des Zollamts sind für die Beurtheilung der Kassia-Ausfuhr insofern irreleitend, als die Kassia-Saison nicht nach dem Kalenderjahr, wie jene Tabellen es festhalten, sondern von Anfang Mai eines Jahres bis Ende April des folgenden Jahres zu rechnen ist. Während der Saison 1879/80 hatte die Ausfuhr von Kassia lignea einen ganz besonderen Aufschwung genommen, welcher seinen Grund hauptsächlich in dem Umstande hatte, daß die hiesigen Exporteure sowohl, wie die Europäischen Importeure, durch den niedrigen Stand der Segelschiffsfrachten, welcher während dieser Zeit herrschte, veranlaßt, den Artikel über den wirklichen Bedarf auf Spekulation hin ankauften.

Im Ganzen wurden während jener Saison (nach Angaben einer an dieser Ausfuhr hauptsächlich betheiligten Deutschen Firma) von hier verschifft: 166 000 Kisten = 83 000 Pikuls, und zwar gingen davon:

etwa 10 000 Pikuls nach Amerika,
„ 34 000 „ „ England,
„ 29 000 „ „ dem Kontinent von Europa,
„ 10 000 „ „ Ostindien.

Der Handel mit diesem Artikel liegt hauptsächlich in den Händen der Deutschen Firmen, von denen allein zwei hiesige in der in Rede stehenden Saison etwa 60 000 Pikuls, also fast drei Viertel des gesammten Ausfuhrquantums, exportirten.

Nachdem schon der Export der Saison 1878/79 die heimischen Märkte über den Bedarf hinaus versorgt hatte, hatte die Ueberspekulation der folgenden Saison zur Folge, daß Ende 1880 in London

allein über 100 000 Kisten unverkauft in Händen von Spekulanten verblieben.

Es trat daher während der Saison 1880/81 eine Stockung in der Ausfuhr von Kanton ein, und diese minderte sich während der zweiten Hälfte des Jahres 1880 auf wenige Tausend Pikuls.

Um die Ausfuhr in Schwung zu bringen, bedarf es in erster Linie der Einführung des Transitpaßsystems, welches es dem fremden Kaufmann ermöglichen würde, sich mit den Produktionsgebieten in direkte Beziehung zu setzen, und die Waare zu wohlfeileren Preisen nach Hongkong zu legen.

Die hauptsächlichen Kassiadistrikte liegen in der Provinz Kwangsi, einige auch im westlichen Theile der Provinz Kwangtung.

Gegenwärtig ist der betreffende Handel in den Händen einer in Kanton etablirten Gilde, deren Mitglieder durchgängig sehr reiche Leute sind und in Folge dessen, unabhängig von den Schwankungen der Märkte im Auslande, die Preise hochhalten.

Die Waare hat auf dem langen Transport aus dem Innern bis nach Kanton sehr erhebliche Likin- und andere Abgaben zu zahlen, die sich auf 3 bis 3½ Taels, ohne die außerdem unvermeidlichen Nebenerhebungen der Beamten, belaufen. Wenn es dennoch den fremden Kaufleuten gelänge, mittelst Transitpaß die Waare auf eigene Rechnung aus dem Innern hierher zu legen, so würden sie einerseits die Vermittlung der Kassiagilde umgehen und deren hohen Gewinn ersparen, andererseits statt der hohen Likinabgaben nur den vertragsmäßigen Transitzoll — die Hälfte des Ausfuhrzolls — zu entrichten haben.

Die Gründe, welche den fremden Handelsstand bisher abgehalten haben, die Vermittelung der Konsulate zur Erlangung von Transitpässen in Anspruch zu nehmen, waren einmal der Umstand, daß bei der weiten Entfernung der Produktionsgebiete von Kanton der Einkauf von den Schwankungen der Marktpreise zu Hause, sowie von den Frachtverhältnissen unabhängig geschehen müsse, welche sich in der Zeit zwischen Entsendung des Agenten ins Innere und der Ankunft der Waare in Kanton sehr erheblich ändern können; dann aber die Besorgniß, daß der Einfluß der Kassiagilde, beziehungsweise deren Pression auf die Produzenten, einen Einkauf im Innern — wenigstens zu angemessenen Preisen — zu verhindern im Stande sein werde. Indessen sind im Jahre 1880 Deutsche Häuser der Frage näher getreten, da bei dem dermaligen Stande des Kassiahandels ein gewinnbringender Export überhaupt unmöglich erscheint und die große Masse unverkaufter Waare im Innern eine günstige Konjunktur darbietet.

Wie von einer der hiesigen Deutschen Firmen versichert wird, soll Kassia, falls unter Transitpaß bezogen, sich in Hongkong um 75 Cents bis 1 Dollar 50 Cents pro Pikul wohlfeiler stellen, als dies bei gleichem Anschaffungspreise unter dem derzeitigen Geschäftsmodus möglich ist.

Die Schwierigkeit, Kassia zu verpacken, mit welcher im Anfang der Exporteur, falls er durch direkten Ankauf von Kassia die Geschäftsverbindung mit der Gilde kündigt, rechnen muß — alle Packer stehen im Solde der Gilde — soll sich dadurch beseitigen lassen, daß Hongkong sachverständige Leute besitzt, welche das Verpacken übernehmen könnten. Trifft die vorstehende Berechnung zu, so ist bei der derzeitigen ungünstigen Lage des Kassiageschäfts die Annahme sicher gerechtfertigt, daß man endlich mit der praktischen Einführung des Transitpaßsystems den Anfang machen und damit Kanton den Markt dieses überaus wichtigen Artikels ungeschmälert erhalten wird, was ohne Rekurs zu jenem System deshalb nicht möglich ist, weil Pakhoi der natürliche Verschiffungshafen für die ihm weit günstiger gelegenen Kassiadistrikte ist und deshalb die Waare, unter Transitpässen bezogen, wohlfeiler nach Hongkong legen kann. Es liegt aber damit die Gefahr vor, daß mit der Zeit das Geschäft, wenigstens seinem größeren Umfange nach, sich von Kanton nach Pakhoi verlegen mag.

Von den sonstigen Ausfuhrartikeln sind für den fremden Handel noch von Interesse Matten, Zucker und Feuerwerkskörper. Die Matten finden in den Vereinigten Staaten von Amerika immer mehr Eingang, da sie sich durch Dauerhaftigkeit und wohlfeilen Preis bei gefälligem Aeußern empfehlen. Ein großer Antheil an dem Aufschwung der bezüglichen Industrie ist der seit einigen Jahren stattfindenden Verwendung von (Deutschen) Anilinfarben zum Färben des Strohmaterials zuzuschreiben, die eine reiche Auswahl von bunten Mustern gestattet; ob die Farben jedoch ebenso dauerhaft wie mannigfaltig, muß erst abgewartet werden. Die meisten dieser Matten werden hier auf feste Bestellung angefertigt.

Neun Zehntel des ganzen Exports gehen nach Nordamerika. Im Jahre 1879 hatte die Ausfuhr etwas abgenommen und waren auch die Preise gedrückt, wohl in Folge von Ueberführung in den vorangegangenen Jahren; im Jahre 1880 dagegen wurde fast die doppelte Quantität exportirt und wurden gute Preise erzielt.

Die Matten werden in Rollen von ¾ bis 1¼ Yards Breite und 40 Yards Länge verschifft. Der Durchschnittspreis war nach den Zollamtstabellen 1879 etwa 3 und 1880 etwa 3½ Haikuan-Taels für die Rolle. Die Marktpreise werden durch Qualität des Materials, Dichtheit und Schwere des Geflechts und Gleichmäßigkeit der Arbeit bedingt. Es lassen sich danach drei Qualitäten aufstellen, deren Preise für die einzelnen Sorten durchschnittlich folgende sind:

Qualität.	Breite. Yards.	weiß.	roth und weiß, Schachbrettmuster.	bunt Anilin gefärbt.	Damast.
		Preis des Yards in Cents.			
Erste	¾	13	14½	15½	21½
	4/4	14½	16	17	23
	5/4	16½	18	19	25
	6/4	18½	20	21	27
Zweite	¾	9½	11	12	—
	4/4	11	12½	13½	—
	5/4	13	14½	15½	—
	6/4	15	16½	17½	—
Dritte	¾	7	8	—	—
	4/4	8	9½	—	—
	5/4	10	11½	—	—
	6/4	12½	14	—	—

Sollten die Kantoner Matten sich allmälig einen Markt auch in Europa erwerben, so würde sich, da die Produktion bedeutender Erweiterung fähig ist, dieser Artikel zu einem wichtigen Stapel entwickeln.

Zucker. Wie bereits oben anzuführen Gelegenheit war, gehört Zucker nicht eigentlich zu den für das Ausland bestimmten Ausfuhrartikeln. Eine nicht ganz unbeträchtliche Menge desselben wird zwar alljährlich von hier nach Hongkong verschifft, seine Weiterverladung von dort nach dem Auslande hängt jedoch vom Stande der Frachten wie von der Marktlage in Europa ab. Die nachstehende Tabelle weist den Export Kantons an braunem, weißem und Kandiszucker während der zehn Jahre 1871 bis 1880 unter Angabe der einzelnen

Bestimmungshäfen nach. Vollständig zuverlässig ist diese Tabelle um deswillen nicht, weil eine, und wie wir glauben, eine nicht unbedeutende Quantität Zucker in Dschonken, und vielfach ohne Kanton zu berühren, von den Produktionsgebieten direkt nach Hongkong und beziehungsweise den Chinesischen Häfen verschifft wird.

Die Gesammtausfuhr im Jahre 1879 blieb sehr beträchtlich hinter der aller vorausgegangenen Jahre (1877 ausgenommen) zurück; von der des Jahres 1880 wurde sie um nahezu 90 000 Pikuls überstiegen, welche zum überwiegenden Theil auf den weißen Zucker fallen. Der Gesammtwerth der Zuckerausfuhr im Jahre 1879 stellte sich auf 544 438 Taels und zwar:

brauner Zucker 414 394 Taels,
weißer „ 93 111 „
Kandiszucker 36 933 „

und im Jahre 1880 auf 938 858 Taels, die sich wie folgt vertheilten

brauner Zucker 501 278 Taels,
weißer „ 354 239 „
Kandiszucker 83 378 „

Wie Kassia würde auch Zucker zu wohlfeileren Preisen nach Hongkong gelegt werden können, wenn die fremden Kaufleute die Einkäufe direkt besorgen und die Waare unter Transitpaß nach Kanton schicken würden.

Vergleichende Tabelle des Exports von braunem, weißem und Kandiszucker, nach den hier angegebenen Bestimmungen während der zehn Jahre 1871 bis 1880.

Jahr.	Niutschuang. Pikuls.	Tientsin. Pikuls.	Tschifu. Pikuls.	Hankau. Pikuls.	Schanghai. Pikuls.	Ningpo. Pikuls.	Zusammen nach der Küste. Pikuls.	Hongkong und Ausland. Pikuls.	Ueberhaupt. Pikuls.
1871	12 263	82 377	5 247	132 896	57 495	16 960	307 238	8 946	316 184
1872	5 351	80 397	3 220	169 354	43 899	5 186	307 407	10 455	317 862
1873	58	34 298	2 434	175 684	26 632	2 134	241 240	10 190	251 430
1874	994	31 409	1 220	95 476	31 301	8 762	169 162	33 199	202 361
1875	3 340	40 435	753	133 481	26 180	4 681	208 870	70 326	279 196
1876	778	66 491	1 659	65 698	17 301	2 628	154 555	68 570	223 125
1877	—	45 802	176	42 572	9 179	1 298	99 027	39 277	138 304
1878	390	62 825	2 820	77 230	18 542	3 950	165 757	29 388	195 145
1879	569	52 451	760	58 250	9 431	1 458	122 919	31 114	154 033
1880	750	81 216	1 258	90 097	25 943	996	200 260	41 680	241 940

Feuerwerkskörper, namentlich kleine Schwärmer und Frösche, unter der generellen Englischen Bezeichnung fire crackers im Handel bekannt, gehen alljährlich in großen Quantitäten nach dem Auslande, besonders den Ländern, in welchen sich Chinesen aufhalten, neben Amerika also Cochinchina, den Straits Settlements, Siam und Australien. Ausfuhr im Jahre 1879: 33 898 Pikuls, im Jahre 1880: 24 460 Pikuls.

b. Ausfuhr nach Chinesischen Häfen.

Die Ausfuhr einheimischer Waaren nach den Chinesischen Küstenhäfen weist für 1879 eine Zunahme über 1878, und für 1880 eine solche über 1879 nach. Der Werth der Gesammtausfuhr stellte sich für die vier Jahre 1877 bis 1880 wie folgt:

1877.... 2 924 412 Haik.-Taels, 1879.... 3 554 399 Haik.-Taels,
1878.... 2 945 747 „ „ 1880.... 3 611 379 „ „

Die wichtigsten der für die Chinesischen Häfen bestimmten Ausfuhrartikel Kantons bilden seidene Stoffe und Gewebe (einheimisches Fabrikat), Zucker, Metallknöpfe, Papier, Lung-ngans, Arzneimittel, Droguen und präparirter Tabak. In allen diesen Artikeln, Zucker ausgenommen, übertraf die Ausfuhr des Jahres 1879 sehr erheblich die des Jahres 1878, und unter Abrechnung von Lung-ngans und präparirtem Tabak auch die des Jahres 1880. Der Unterschied zu Gunsten der Ausfuhr des Jahres 1879 über die des vorausgegangenen und des nachgefolgten Jahres würde eine weit ansehnlichere Zahl aufweisen, wenn nicht die Zuckerernte in jenem Jahre und damit korrespondirend die Ausfuhr eine sehr geringe gewesen wäre; sie blieb hinter 1878 um etwa 135 000 Taels, hinter 1880 um 335 000 Taels Werth zurück.

Die Ausfuhr dieser Hauptartikel stellte sich während der drei Jahre 1878, 1879 und 1880 wie folgt:

	1878.		1879.		1880.	
	Menge: Pikuls.	Werth: Haikuan-Taels.	Menge: Pikuls.	Werth: Haikuan-Taels.	Menge: Pikuls.	Werth: Haikuan-Taels.
Seidenstoffe und Gewebe	1 521	833 633	2 253	1 240 200	1 790	1 040 769
Zucker { brauner	134 505	396 818	102 010	325 471	132 815	422 433
Zucker { weißer	22 381	107 614	16 858	79 023	57 765	281 448
Zucker { Kandis-	8 691	68 960	4 049	33 706	9 678	69 810
Metallknöpfe	5 331	170 118	7 128	222 897	6 167	193 055
Präparirter Tabak	12 310	147 726	16 674	206 802	18 539	237 664
Papier	13 748	138 899	19 032	176 610	9 871	86 549
Medizinische Artikel	10 182	107 360	12 784	116 461	11 142	113 893
Lung-ngans	2 030	49 338	18 403	92 911	23 584	103 662

c. Ausfuhr überhaupt.

Ein spezieller Ausweis über die Ausfuhr Chinesischer Produkte überhaupt in den Jahren 1879 und 1880 giebt die am Schlusse mitgetheilte Uebersicht 5.

C. Verschiedenes.

Die Gesammt-Zolleinnahmen aus dem der fremden Kontrole unterstehenden Handel betrugen:

1878..... 988 965,666 Haikuan-Taels,
1879..... 1 093 144,046 „ „
1880..... 936 782,977 „ „

Die Zolleinnahme des Jahres 1879 ist die stärkste aller Jahre seit 1861. Gegen das Vorjahr weist sie einen Ueberschuß von 104 178,380 Haik.-Tls. auf, welcher sich auf die einzelnen Zweige der Revenuen wie folgt vertheilt:

Einfuhr.....	29 176,084	Haikuan-Taels,
Ausfuhr	66 385,350	„ „
Küstenhandel.....	4 707,806	„ „
Tonnengelder.....	3 909,140	„ „
Zusammen	104 178,380	Haikuan-Taels.

Die Vergrößerung der Einnahme an Einfuhrzöllen war in erster Linie die Folge einer größeren Einfuhr von Opium und daneben einer solchen von Baumwollenzeugen. Zu der Mehreinnahme an Ausfuhrzoll haben vor Allem Seide, daneben Kassia, Stöcke und Feuerwerkskörper beigetragen.

Wenn die Zolleinnahmen im Jahre 1880 trotz des höheren Werthes des Gesammthandels hinter der des Jahres 1879 zurückgeblieben sind, so ist der Grund davon in dem Umstande zu suchen, daß die fremde Einfuhr gegen 1879 um 1 200 000 Taels, die Gesammtausfuhr um 700 000 Taels zurückgeblieben ist, und die Summe, welche zur Deckung dieser Ausfälle einschließlich des Mehrbetrags des Handelswerthes pro 1880 über 1879 erforderlich ist, nämlich etwa 3 600 000 Taels, gänzlich auf die Chinesische Einfuhr fällt, welche nur dem halben Eingangszoll unterliegt und bei Reis und Cerealien selbst von diesem befreit ist. Die Mehreinfuhr an Reis allein betrug jedoch gegen 1879 nahezu zwei Millionen Pikuls, im Werthe von etwa 2 800 000 Taels.

Ueber die Bewegung in Kupfergeld und Silber giebt die nachfolgende Tabelle Auskunft. Es wurden eingeführt:

		Kupfergeld.	Silber.
		Werth in Taels.	
	1878.....	8 943	2 020 322,
	1879.....	6 022	2 092 619,
	1880.....	194 718	1 665 137,
ausgeführt:	1878.....	6 269	3 071 105,
	1879.....	—	2 291 747,
	1880.....	—	2 273 004.

Bei der absoluten Unmöglichkeit, den einheimischen, d. h. den durch Dschonken vermittelten Handelsverkehr abzuschätzen, ist es schwierig, eine zuverlässige Erklärung für die sonst auffallende Thatsache einer die Einfuhr übersteigenden Ausfuhr baaren Geldes zu geben. Zum Theil mag dieselbe in den Geldsendungen ihre Erklärung finden, welche die Provinzialregierung wie das fremde und einheimische Zollamt alljährlich nach Peking zu machen haben.

Es waren im Jahre 1880 in Kanton 25 Firmen vertreten, und zwar 6 Englische Firmen und 10 Ostindische Händler, 6 Deutsche, 1 Amerikanische und 1 Französische. Die Zahl der ansässigen Fremden betrug 259, darunter 158 Engländer (Kolonisten und Schutzgenossen inbegriffen), 32 Deutsche, 32 Amerikaner, 19 Franzosen, 12 Portugiesen, 3 Skandinavier, 1 Oesterreicher, 1 Däne und 1 Belgier.

Die Chinesische Bevölkerung von Kanton mit seinen Vorstädten wird auf 1 600 000 Seelen veranschlagt.

Verkehrsübersichten.

1. Schifffahrtsbewegung in Kanton in 1879 und 1880.

Es klarirten ein und aus:

a. Dampfschiffe.

Nationalität.		1879. Zahl.	1879. Tonnen.	1879. Zusammen: Zahl.	1879. Zusammen: Tonnen.	1880. Zahl.	1880. Tonnen.	1880. Zusammen: Zahl.	1880. Zusammen: Tonnen.
Deutsche	ein	21	15 031			35	24 490		
	aus	21	15 031	42	30 062	34	23 707	69	48 197
Britische	ein	708	715 973			863	952 810		
	aus	710	719 179	1418	1 435 152	863	952 810	1726	1 905 620
Amerikanische	ein	1	285			6	4 851		
	aus	1	285	2	570	6	4 851	12	9 702
Spanische	ein	1	250			—	—		
	aus	1	250	2	500	—	—	—	—
Chinesische	ein	146	74 210			219	105 577		
	aus	146	74 210	292	148 420	219	105 577	438	211 154
Niederländische	ein	—	—			1	1 037		
	aus	—	—	—	—	1	1 037	2	2 074
Dänische	ein	—	—			1	782		
	aus	—	—	—	—	1	782	2	1 564
				1756	1 614 704			2249	2 178 311

b. Segelschiffe.

Es klarirten ein und aus:

Nationalität.		1879. Zahl.	1879. Tonnen.	1879. Zusammen: Zahl.	1879. Zusammen: Tonnen.	1880. Zahl.	1880. Tonnen.	1880. Zusammen: Zahl.	1880. Zusammen: Tonnen.
Deutsche	ein	32	11 391			25	8 442		
	aus	32	11 033	64	22 424	26	8 800	51	17 242
Britische	ein	21	8 640			21	5 654		
	aus	20	7 944	41	16 584	22	6 350	43	12 004
Amerikanische	ein	3	1 156			3	1 317		
	aus	3	1 156	6	2 312	3	1 317	6	2 634
Französische	ein	10	3 341			6	1 998		
	aus	10	3 341	20	6 682	6	1 998	12	3 996
Dänische	ein	1	171			—	—		
	aus	1	171	2	342	—	—	—	—
Niederländische	ein	1	462			2	526		
	aus	1	462	2	924	2	526	4	1 052
				135	49 268			116	36 928

c. Dampf- und Segelschiffe zusammen.

Es klarirten ein und aus:

Nationalität.		1879. Zahl.	1879. Tonnen.	1879. Zusammen: Zahl.	1879. Zusammen: Tonnen.	1880. Zahl.	1880. Tonnen.	1880. Zusammen: Zahl.	1880. Zusammen: Tonnen.
Deutsche	Dampfschiffe	42	30 062			69	48 197		
	Segelschiffe	65	22 424	107	52 486	51	17 242	120	65 439
Britische	Dampfschiffe	1418	1 435 152			1726	1 905 620		
	Segelschiffe	41	16 584	1459	1 451 736	43	12 004	1769	1 917 624
Amerikanische	Dampfschiffe	2	570			12	9 702		
	Segelschiffe	6	2 312	8	2 882	6	2 634	18	12 336
Spanische	Dampfschiffe	2	500			—	—		
	Segelschiffe	—	—	2	500	—	—	—	—
Französische	Dampfschiffe	—	—			—	—		
	Segelschiffe	20	6 682	20	6 682	12	3 996	12	3 996
Niederländische	Dampfschiffe	—	—			2	2 074		
	Segelschiffe	2	924	2	924	4	1 052	6	3 126
Dänische	Dampfschiffe	—	—			2	1 564		
	Segelschiffe	2	342	2	342	—	—	2	1 564
Chinesische	Dampfschiffe	292	148 420			438	211 154		
	Segelschiffe	—	—	292	148 420	—	—	438	211 154
				1892	1 663 972			2365	2 215 239

2. Werth des Handels in Kanton 1879 und 1880.

I. Fremde Waaren.

	1879. Haikuan-Taels.	1880. Haikuan-Taels.
Einfuhr aus fremden Ländern und Hongkong	4 129 758	2 940 449
Einfuhr aus Chinesischen Häfen	3 684	6 704
Summe fremder Einfuhr	4 133 442	2 947 153
Wiederausfuhr	282 012	248 870
Netto-fremde Einfuhr	3 851 430	2 698 283

II. Chinesische Waaren.

	1879. Haikuan-Taels.	1880. Haikuan-Taels.
a. Einfuhr	5 029 698	8 530 324
Wiederausfuhr	69 466	23 766
	4 960 232	8 506 558
b. Ausfuhr:		
1) nach fremden Ländern, einschließlich Hongkong	13 476 711	12 779 984
2) nach Chinesischen Häfen	3 554 399	3 611 379
Gesammt-Ausfuhr	17 031 110	16 391 363
Gesammt-Werth des Handels	26 194 241	27 868 840
Summe der Wiederausfuhr	351 478	272 636
Netto-Werth des Handels	25 842 763	27 596 240

3. Einfuhr fremder Waaren.

Waaren.		Menge. 1879.	Menge. 1880.	Werth in Haikuan-Taels. 1879.	1880.
1. Opium	Pikuls	1 193,52	642,30	484 636	294 757
2. Baumwollenwaaren:					
Shirting, grauer	Stück	66 780	69 042	101 894	129 121
„ weißer, einfach	„	89 666	91 961	242 098	245 012
„ „ gemustert	„	1 235	509	2 347	987
„ bunter, einfach	„	1 382	823	4 717	2 859
„ „ gemustert	„	1 892	3 702	6 238	12 941
T-Tuch	„	48 442	42 689	81 440	71 619
Drell, Englischer	„	3 467	4 701	8 241	11 228
„ Amerikanischer	„	818	889	1 928	2 167
Zitz und Kattun	„	9 227	10 047	14 104	14 065
Damast, bunter	„	271	526	1 084	2 132
Sammet	„	2 283	2 793	11 972	14 802
Velveteens	„	128	—	857	—
Cambrics und Musselin	„	6 034	5 405	6 925	4 726
verschiedene baumwollene Stückgüter	„	187	1 643	285	1 466
Segeltuch	„	26	167	242	1 552
Taschentücher	Dutzend	25 193	29 878	10 657	13 528
Zwirn	Pikuls	2,15	2,40	115	127
Garn	„	38 175,33	12 850,10	865 482	336 314
Leinen	Stück	5	—	45	—
Strümpfe	Dutzend	2 966	5 957	1 543	3 350
3. Wollenwaaren:					
Decken	Paar	1 027	612	2 839	1 876
Bombazettes	Stück	20	2	79	9
Kamelot, Englischer	„	2 874	2 612	33 157	29 134
„ Holländischer	„	110	130	1 945	2 300
Lastings	„	2 259	2 076	22 590	20 760

Waaren.		Menge. 1879.	Menge. 1880.	Werth in Haikuan-Taels. 1879.	1880.
Long Ells	Stück	2 233	1 936	13 919	11 872
Spanish Stripes	„	460	183	5 021	2 013
Lustres	„	2 840	3 264	11 360	13 056
Tuch, Medium	„	9 682	9 792	158 028	151 320
Flanell	„	247	240	2 337	2 328
gemischte Wollen- u. Baumwollengewebe	„	3 361	4 270	13 446	17 088
4. Metalle und Metallwaaren:					
Kupfer, Japanisches	Pikuls	316,09	37,50	4 452	499
Eisen: Nageleisen und Stangen	„	46,36	382,97	167	1 341
Blei	„	40 431,70	14 489,02	161 683	69 815
Zinn in Stangen	„	1 209,81	1 439,12	19 599	28 692
„ „ Tafeln	„	1 079,49	(815,66) (172,61)	4 255	(3 970 (620
Quecksilber	„	918,26	634,32	37 101	25 876
Stahl	„	100,65	104,31	402	428
Messing und Messingblech	„	1 305,27	1 603,21	20 025	23 273
Zink	„	2 779,70	3,93	23 070	37
Kupfernägel	„	—	2,38	—	39
5. Droguen und Arzneiwaaren:					
Borax	Pikuls	144,74	228,21	1 164	1 852
Baroos-Kampfer, gereinigter	„	—	3,71	—	8 196
„ Abfall (refuse)	„	13,50	12,89	18 472	14 842
Cochenille	„	33,01	79,38	2 317	6 737
Bezoar-Rinde (Ostindische)	„	1,60	2,20	4 575	6 283
Farbwaaren	„	98,37	339,55	20 205	35 982
Ginseng, Amerikanischer, gereinigter	„	166,15	130,41	27 551	22 880
„ „ roher	„	215,30	180,46	27 491	24 009
„ Japanischer, ordinärer	„	—	880,30	—	22 858
Harz: Drachenblut	„	19,72	9,04	377	173
„ Myrrhen	„	54,28	45,48	656	505
„ Olibanum	„	203,81	101,21	754	395
Sandelholzöl	„	5,60	2,34	2 120	903
Malerfarben	„	328,33	217,97	4 162	2 237
Arzneien	„	—	—	—	5 264
Putchuk	„	249,69	218,84	2 223	1 783
Salpeter	„	1 000	—	5 000	—
Seife	„	473,25	1 559,91	2 536	7 946
Sticklack	„	43	—	584	—
Schwefel	„	200	—	1 460	—
wohlriechendes Holz	„	0,83	—	125	—
Parfumerien	Dtzd. Flaschen	—	3 387	—	3 271
Wurmkuchen	„	551	2 019	1 419	4 294
Bonbons ꝛc.	„	—	1 745	—	1 909
6. Lebens- und Genußmittel:					
Schwalbennester (Salanganen Ia.)	Pikuls	—	0,15	—	259
„ „ IIa.)	„	12,86	9,77	17 168	13 701
„ „ IIIa.)	„	54,71	83,01	5 079	9 057
Cardamom Ia.	„	193,75	341,65	16 802	7 312
„ IIa.	„	268,29	318,15	6 907	31 732
Cigarren	Kisten à 500 Stück	—	678	—	2 518
Zimmt	Pikuls	13,87	—	441	—
Gewürznelken	„	121,47	212,80	3 852	5 002
Tintenfisch	„	12 675,17	13 208,58	118 649	116 375
Mehl	„	10 742,51	12 205,89	25 970	31 360
Fungus (eßbare Flechte?)	„	16,10	—	354	—
Sago	„	—	368,88	—	1 123

Waaren.		Menge. 1879.	Menge. 1880	Werth in Haikuan-Taels. 1879.	1880.
Pilze	Stück	376,53	1 001	9 650	22 300
Seetang	„	983,84	535,61	2 073	1 157
Muschelthiere, getrocknet	„	860,38	1 039,09	5 171	7 847
Schaalthiere, „	„	175,77	—	2 311	—
Wein	Dtzd. Flaschen	—	2 285	—	4 095
Pfeffer, schwarzer und weißer	Pikuls	49,89	47,26	398	368
Rosinen	„	2 883,50	144,75	14 467	1 194
Stockfisch	„	420,16	279,52	2 143	1 735
Reis	„	441,73	922,14	587	1 293
kondensirte Milch	Dtzd. Flaschen	—	1 811	—	2 369
7. Diverse Waaren:					
Wanduhren	Stück	241	536	763	1 130
Karneol	„	451 362	442 023	10 308	11 222
„ Perlle	„	11,12	28,81	710	2 485
Rohbaumwolle, Indische	Pikuls	74 651	27 349,87	804 137	295 419
Elfenbein, ganze Zähne	„	292,04	264,02	59 042	55 353
„ in Stücken	„	34,78	42,20	2 154	3 046
Eisvogelfedern	Stück	114 287	292 842	6 666	23 616
Handschuhe	Dutzend	3 741	3 861	3 701	3 252
Rhinozeroshörner	Pikuls	54,70	61,07	92 045	115 228
Schiffbaumaterial	Fahrzeuge	7	—	15 118	—
Jade	Pikuls	2 110,67	2 585,08	127 082	151 450
Spiegel	Stück	433	414	2 640	2 284
Zündhölzer	Groß	10 779	1 395	4 298	517
Petroleum	Pikuls	731,05	—	2 556	—
Perlen, kleine	„	0,19	3,14	1 125	1 438
Quarz	„	1 776,75	4 380,10	5 737	13 583
Walroßzähne	„	87,37	169,12	4 981	10 109
Tonkingseide, gelbe	„	22,83	1,67	4 870	356
Zunder	„	55,47	39,24	655	389
Regenschirme, seidene	Stück	166	512	283	872
Verschiedenes	—	—	—	4 226	34 338
zollfreie Waaren	—	—	—	60 077	—
Bernstein	Pikuls	197,67	54,02	10 075	2 859
Steinkohle	Tonnen	—	270	—	2 025
Korallen	Pikuls	—	3,81	—	28 360
Glaswaaren	„	183,29	1 765,76	2 783	25 976
Fensterglas	Kisten	—	9	—	25
Lackwaaren	Pikuls	—	50,65	—	1 253
Rattan (Stuhlrohr)	„	—	2 572,73	—	7 859
Sandelholz	„	—	50,31	—	467
Gummischuhe und -Stiefel	Paar	—	3 016	—	1 513
Unterzeug	Dutzend	—	3 820	—	5 779
Wachs, Japanisches	—	—	10,32	—	134
			Zusammen	3 963 570	2 804 552
Abzüglich: von einigen Artikeln mehr wieder ausgeführt als in demselben Jahre eingeführt				112 140	106 269
				3 851 430	2 698 283
Wiederausfuhr nach Chinesischen Häfen				187 905	171 608
„ „ fremden Ländern, einschließlich Hongkong				94 107	77 262
Gesammtumsatz				4 133 442	2 947 153
Die Gesammt-Einfuhr stellt sich zusammen aus:					
eingeführt von den Hawaiischen Inseln				354	—
„ „ Hongkong				4 129 404	2 940 449
„ „ Chinesischen Häfen				3 864	6 704
				4 133 622	2 947 153

4. Einfuhr Chinesischer Waaren.

Waaren.		Menge. 1879.	Menge. 1880.	Werth in Haikuan-Taels. 1879.	1880.
Seide, feine rohe	Pikuls	226,69	449,48	59 069	119 792
„ gespulte	„	232,43	269,51	78 069	91 087
„ Abfall	„	100,61	15,02	3 530	765
„ wilde rohe	„	—	1,61	—	115
„ gelbe, von Sytschuan	„	441,50	587,43	104 651	139 948
Seiden-Kokons	„	—	2,02	—	124
Seidene Stückgüter	„	1 221,93	1 329,91	899 081	961 649
Gemischte seidene und baumwollene Gewebe	„	2,66	1,07	700	285
Seidenbänder und -Borten	„	1,35	5,35	657	2 751
Seidene Quasten	„	1,45	3,34	463	1 141
Näh- und Stickseide	„	2,14	1,16	713	496
Thee, schwarzer	„	866,55	1 062,36	11 463	15 525
„ grüner	„	66,29	78,94	1 109	1 213
Baumwolle, rohe	„	9 863,45	11 443,11	106 674	124 292
Nanking und andere baumwollene Gewebe	„	7 997,26	9 225,23	630 112	726 023
Alaun	„	4 559,05	1 881,06	6 383	2 633
Anis, Stern-	„	211,76	18,87	2 823	256
Aprikosenkerne	„	2 426,40	2 403,96	34 780	30 642
Arznei (Fuling)	„	3 732,02	4 554,89	26 579	40 652
Arzneien	„	33 198,19	37 165,87	311 367	370 380
Austern, getrocknete	„	81,22	111,83	1 290	1 839
Bambus-Schößlinge	„	273,22	861,60	2 018	4 929
Baumwollene Lumpen	„	486,95	395,41	439	360
Baumwollsamen	„	1 407,60	1 245,65	970	907
Bergkrystall	„	20,10	19,43	609	3 953
Betelblätter	„	957,01	700,53	2 902	2 104
Birnen, frische	„	—	4 261,77	—	13 958
Blumenpflanzen	„	3 060	—	875	—
Bohnen und Erbsen	„	142 907,26	179 551,70	200 195	267 220
Bohnenkäse	„	644,68	875,86	3 628	3 239
Bücher, Chinesische	„	113,31	110,91	1 576	1 521
Cassia lignea	„	1 253,09	485	7 274	2 885
Datteln, schwarze	„	2 007,05	875,94	10 053	3 678
„ rothe	„	6 097,60	4 412,43	24 303	14 524
Dünger aus Fisch	„	7 912,14	—	8 424	—
Eier, frische	„	211 370	—	1 595	—
„ präservirte	„	331 668	442 420	2 322	3 008
Fadennudeln	„	5 405,60	4 329,31	28 717	23 229
Fächer, papierne	„	206 235	169 096	7 670	6 254
Farbe, grüne	„	7	—	280	—
Felle, Fuchs-	„	224	178	224	460
„ Hunde-	„	4 380	3 034	1 375	1 425
„ Katzen-	„	5 340	5 150	2 233	1 991
„ Kaninchen-	„	19 200	58 966	1 598	5 054
„ Lamm-	„	1 724	1 846	2 284	2 019
„ verschiedene	„	119	2 187	357	630
„ Schaf-	„	890	—	2 530	—
„ Fisch- und Seeotter-	„	15	158	723	679
„ Wiesel-	„	15 100	99 140	660	4 861
Filz	„	70 935	129 898	10 061	19 545
Filzhüte und Filzmützen	„	104 664	145 492	24 072	33 026
Firniß	„	42,37	—	452	—
Fischgräten	„	6,22	—	996	—
Fische, getrocknete und gesalzene	„	1 438,58	661,01	3 207	3 086
Flechten, eßbare	„	404,08	578,48	9 384	12 738

Waaren.		Menge. 1879.	Menge. 1880.	Werth in Haikuan-Taels. 1879.	1880.
Früchte, getrocknete	Pikuls	9 677,93	1 889,14	28 242	7 749
„ frische	„	19 266,18	6 668,68	40 857	11 957
„ eingemachte und Zuckersachen	„	251,48	145,79	2 193	1 267
Garnelen, getrocknete	„	1 272,40	1 307,65	17 849	19 055
Gemüse, konservirte	„	325,59	426,08	2 385	4 144
Ginseng: Abfall	„	1 291,95	330,83	37 664	6 511
„ Koreanischer I.	„	30,83	25,36	53 954	49 681
„ „ II.	„	10,23	4,25	12 063	5 736
„ einheimischer	„	479,22	745,96	50 984	81 287
Glas, Bruch-	„	991,70	—	1 191	—
Glaswaaren	„	46,85	—	836	—
Gold- und Silberwaaren	„	0,23	1,48	1 436	5 362
Grastuch, grobes	„	363,94	268,88	23 429	18 821
„ feines	„	6,76	7,21	2 140	2 281
Gyps	„	3 504	750	2 453	600
Haar, Ziegen-	„	427,02	539,44	2 653	3 289
„ Pferde-	„	61,91	31,06	3 084	1 008
„ Menschen-	„	26,37	40,14	447	679
„ Büffel-	„	—	12,13	—	803
Hanf	„	182,74	163,38	1 114	1 001
Hirschgeweihe	„	68,86	21,20	856	215
„ alte	„	4,03	16,68	541	2 852
„ junge	Paar	4 991	6 123	267 424	347 202
Hörner, Büffel-	Pikuls	239,38	214,07	1 285	1 488
„ Antilopen-	„	35,46	50,62	3 619	4 828
Jade- (Nephrit-) Waaren	Stück	1 496	7 240	2 062	3 838
Kastanien	Pikuls	691,42	690,96	2 737	3 983
Knoblauch	„	1 055,98	—	1 295	—
Kupfer, altes	„	112,70	—	1 316	—
Lackwaaren	„	99,32	13,93	2 653	371
Leder	„	216,57	104,44	2 573	1 047
„ Streifen, vergoldet	Stück	356 330	284 490	5 395	4 237
„ grün	Pikuls	7,19	7,83	987	1 384
Lederwaaren, Haifisch	Stück	2 949	Pikuls 5,02	554	139
Lilienblüthen, getrocknete	Pikuls	4 581,65	3 598,66	24 761	18 234
Liliensamen	„	435,01	400,25	6 845	5 077
Lung-ngans (Früchte, getrocknete)	„	58,77	—	274	—
„ ohne Kerne	„	49,14	—	495	—
Matten	Stück	2 516,73	325 644	24 809	31 586
Melonenkerne	Pikuls	253,10	953,28	955	3 619
Messingwaaren	„	489,53	497,61	11 260	11 445
Messingdraht	„	15,92	—	339	—
Moschus	„	3,87	5,80	15 781	23 977
Oelpapier	„	64,32	55,08	580	496
Oliven	„	197,20	101,96	381	176
Opium, einheimisches	„	2,68	0,14	857	52
„ präparirtes	„	3,16	—	3 036	—
„ Abfall	„	218,72	—	702	—
Orangeschalen	„	116,73	—	885	—
Papier, Prima	„	344,48	317,14	3 422	2 945
Pelzkleider	Stück	9 616	10 986	63 401	69 821
Persimonien, getrocknete	Pikuls	—	2 862,13	—	10 795
Pfeffermünzöl	„	21,27	18,06	5 497	4 627
Pilze	„	45,58	43,09	1 108	907
Porzellan, ordinäres	„	74,47	—	246	—
„ feines	„	288,31	77,02	2 316	617
Quallen	„	870,28	1 653,93	3 318	6 229

Waaren.		Menge. 1879.	Menge. 1880.	Werth in Haikuan-Taels. 1879.	1880.
Regenschirme, baumwollene	Stück	2 232	—	670	—
Reis	Pikuls	487 258,22	2 448 301,40	658 456	3 483 340
Rhabarber	„	99,53	77,88	922	615
Stöcke	Stück	408 540	65 320	3 780	609
Rosinen	Pikuls	47,50	—	380	—
Stuhlrohr, geschältes	„	355,18	2 265,59	402	2 243
Rüben, gesalzene	„	3 569,81	5 985,76	3 580	8 223
Safflor	„	54,57	84,51	3 529	6 253
Samschu (Chinesischer Reisschnaps)	„	5 654,91	7 513,87	17 199	23 164
Schinken	„	453,62	609,17	6 174	9 675
Quarz	„	108,54	—	571	—
Schnupftabak	„	8,22	—	148	—
Schuhe	Paar	61 771	95 336	51 404	82 536
„ Stroh-	„	17 747	17 129	1 118	1 079
Schweinsborsten	Pikuls	35,27	—	1 040	—
Sehnen, Büffel-	„	9,18	22,87	69	169
„ Hirsch-	„	27,60	12,92	422	235
Sesamsamen	„	9 172,70	11 794,08	36 989	45 603
Soda, einheimische	„	—	635,70	—	1 101
Spiegel mit Rahmen	Stück	21 133	—	1 760	—
Strohhüte	„	24 868	48 661	3 769	6 917
Strohgeflecht (straw braids)	Pikuls	—	69,31	—	922
Süßholz	„	2 947,26	3 507,21	16 075	17 901
Tabak in Blättern	„	16 840,16	18 211,32	117 581	128 824
„ präparirter	„	4 556,47	4 062,02	56 870	52 105
Teppiche	Stück	22 771	14 536	30 340	19 376
Theaterrequisiten	„	—	—	4 500	—
Theestengel	Pikuls	26,82	—	112	—
Tintenfisch	„	211,52	434,66	2 014	3 566
Tusche	„	9,58	13,12	792	991
Wachs, Bienen-, gelbes	„	1 149,53	850,90	59 634	27 408
„ vegetabilisches, weißes	„	666,63	1 654,73	21 438	109 173
Wasserpfeifen aus Messing	Stück	8 573	7 753	8 065	8 168
Joß-Mehl	Pikuls	909,49	910,05	2 749	2 746
Weizen	„	197 220,39	139 804,54	287 545	223 201
Wolle	„	1 368,21	1 765,33	11 092	15 735
Wollene und baumwollene gemischte Gewebe	Stück	2 890	3 510	4 206	6 178
Zinnober	Pikuls	2 672,09	2 870,83	108 111	114 183
„ roher gemahlener	„	16,22	21,85	686	922
Zinnfolie	„	18,14	—	694	—
Zucker, brauner	„	68,22	292,01	213	934
„ weißer	„	3 670,78	207,04	17 693	999
Verschiedenes	Werth	—	—	19 869	54 437
Kupfermünzen	Pikuls	734,30 Bündel	308 540	6 022	194 718
				4 961 741	8 506 558
Ab: von einigen Artikeln mehr wieder ausgeführt, als in demselben Jahre eingeführt				1 518	—
				4 960 223	8 506 558
Wieder ausgeführt nach Chinesischen Häfen				2 867	694
„ „ „ Hongkong für fremde Länder				66 179	23 072
„ „ „ dem Kontinent von Europa				420	—
				5 029 689	8 530 324
Die Gesammteinfuhr stellt sich zusammen aus:					
eingeführt aus Chinesischen Häfen				4 383 515	7 991 098
„ „ Hongkong				646 174	539 226
				5 029 689	8 530 324

5. Ausfuhr der wichtigeren Chinesischen Produkte.

Waaren.	Maßstab.	1879.						1880.					
		Nach fremden Ländern direkt und über Hongkong.		Nach Chinesischen Häfen.		Zusammen, einschließlich der Wiederausfuhr.		Nach fremden Ländern direkt und über Hongkong.		Nach Chinesischen Häfen.		Zusammen, einschließlich der Wiederausfuhr.	
		Menge.	Werth: Haik. Tls.	Menge.	Werth: Haik. Tls.	Menge.	Werth: Haik. Tls.	Menge.	Werth: Haik. Tls.	Menge.	Werth: Haik. Tls.	Menge.	Werth: Haik. Tls.
1. Seide:													
rohe feine	Pikuls	16 232,42	4 233 829	1,06	281	16 299,83	4 252 071	10 311,88	2 846 534	0,58	166	10 360,71	2 859 742
gelbe von Szetsmau	„	—	—	—	—	31,54	8 412	—	—	—	—	0,80	207
gespulte	„	128,33	43 155	—	—	128,33	43 155	230,36	78 523	—	—	230,36	78 523
Abfall	„	7 660,32	277 301	—	—	7 660,32	277 301	7 136,41	361 179	—	—	7 146,14	361 643
wilde rohe	„	3 531,11	299 763	—	—	3 873,96	327 322	1 852,45	141 052	—	—	1 852,45	141 052
Kokons	„	2 001,04	94 478	—	—	2 001,04	94 478	603,96	34 416	—	—	603,96	34 416
Stückgüter	„	5 294,62	3 897 196	577,46	424 718	5 872,08	4 321 914	6 184,43	4 612 085	494,90	372 040	6 679,58	4 984 308
Seidene und baumwollene Gewebe	„	139,98	37 306	54,66	14 616	194,64	51 922	125,65	33 297	43,32	11 586	168,97	44 833
do. do. gemusterte	„	0,57	111	145,62	21 650	146,19	21 761	13,82	2 092	190,70	28 363	204,52	30 428
Bänder und Borten	„	186,39	90 682	1 676,83	815 482	1 863,22	906 164	110,04	56 752	1 296,09	668 729	1 406,13	725 481
Floretseide von Kanton	„	46,27	18 889	4,16	1 752	50,43	20 641	64,83	28 035	1,36	594	66,19	28 629
„ von anderen Provinzen	„	6,76	2 867	83,02	35 256	89,78	38 132	3,99	1 819	41,60	19 083	45,59	20 902
Seidene Quasten	„	0,49	157	16,99	5 437	17,48	5 594	2,66	905	12,10	4 187	14,76	5 092
Seidener Zwirn	„	255,26	86 010	16,35	5 531	271,61	91 541	237,28	84 186	15,24	5 553	252,52	89 739
Fäden von Abfallseide	„	—	—	37,41	3 174	37,41	3 174	—	—	31,86	2 733	31,86	2 733
Seidene Kleidungsstücke	„	181,82	145 464	0,02	16	181,85	145 480	200,49	160 392	0,10	80	200,59	160 472
2. Thee:													
schwarzer	„	112 256,56	1 504 473	47,79	631	112 450,90	1 506 920	107 592,77	1 612 638	—	—	107 695,35	1 612 691
grüner	„	3 733,44	62 433	144,20	2 451	3 877,64	64 884	5 786,47	89 231	—	—	5 786,47	89 231
3. Cassia:													
lignea	„	90 236,50	533 219	2 722,65	15 834	92 964,57	549 086	36 247,53	216 060	1 806,25	10 754	38 053,78	226 814
Bruch	„	6 536,40	26 143	—	—	6 536,40	26 143	2 493,50	9 069	—	—	2 493,50	9 069
Blüthe	„	2 076,78	15 171	188,91	1 433	2 265,69	16 604	1 217,66	8 107	263,70	1 848	1 481,36	9 955
Zweige	„	2 011,86	1 010	5 474,51	2 766	7 486,37	3 776	973,93	491	4 342,74	2 234	5 316,67	2 725
4. Droguen und Arzneien:													
Arsenik	„	29,36	96	2 911 42	6 800	2 140,78	6 896	64,41	226	739,42	2 588	803,83	2 814
Arzneien	„	7 683,93	40 326	12 784,64	116 461	20 490,31	157 563	6 660,02	33 142	11 142,34	113 893	17 802,86	147 110
Arznei: Fukling	„	208,04	1 510	—	—	208,04	1 510	255,67	2 281	—	—	255,67	2 281
Betelnußschale	„	164,07	131	1 605,16	1 284	1 769,23	1 415	117,92	94	928,56	754	1 046,48	848
Bleiroth	„	62,72	343	748,99	4 175	811,71	4 518	10,63	63	230,33	1 360	240,86	1 423
Bleiweiß	„	747,12	3 392	10 679,83	48 062	11 426,95	51 454	306,98	1 449	10 556,16	50 579	10 863,14	52 028
Bleigelb	„	442,68	2 431	9 148,96	50 099	9 591,64	52 530	217,08	1 274	6 024,17	35 816	6 241,25	37 090
Chinawurzel	„	4 822,41	10 004	103,02	216	4 925	10 220	647,36	1 151	37,62	71	684,98	1 222
Galläpfel	„	3 163,52	19 128	7,97	45	3 171,49	19 173	2 115,55	15 724	30,51	253	2 146,06	15 977
Ginseng, Abfall	„	35,75	1 083	3,71	142	41,86	1 345	17,48	1 580	0,50	75	17,98	1 655
„ einheimischer	„	13,05	1 127	2,37	135	41,86	1 680	17,48	1 580	0,50	75	17,98	1 655
„ gereinigter	„	19,46	3 139	5,13	821	24,59	3 960	—	—	5,56	1 045	5,56	1 045
Indigo, trockener	„	404,80	6 159	2 627,33	39 144	3 032,13	45 303	294,35	5 343	2 565,09	39 789	2 859,44	45 132
„ Teig	„	29,74	516	2 152,44	11 794	2 245,18	12 310	87,49	368	5 785,86	23 361	5 873,35	23 729
Kreide, präparirte	„	927,22	1 399	—	—	927,22	1 399	541,18	1 058	1,32	20	542,50	1 078
Leim	„	209,93	2 293	3 200,45	34 317	3 410,38	36 663	55,93	479	2 743,30	24 063	2 799,23	24 542
Malerfarbe, grüne	„	2,48	28	247,08	2 700	249,56	2 728	2,44	27	307,34	3 225	309,78	3 252
„ verschiedene	„	84,88	452	353,93	2 484	438,81	2 936	18,42	193	173,80	1 297	192,22	1 490
Moschus	„	0,25	1 013	—	—	0,63	2 563	1,61¼	6 667	0,01¼	52	1,63	6 719
Pfeffermünzblätter	„	16,80	—	—	—	16	80	11,16	66	—	—	11,16	66
Pfeffermünzöl	„	9,27	2 427	404	1 056	13,31	3 483	4,53	1 159	4,55	1 160	9,08	2 319
Schminke	„	11,39	227	409,46	7 778	420,85	8 005	41,95	573	255,15	5 075	297,10	5 648
Seifensteinmehl	„	7 222,69	7 235	—	—	7 222,69	7 235	8 629	9 662	767,69	887	9 397,01	10 549
Sternanis	„	—	—	25,09	332	55,09	752	21,32	298	203,17	2 691	224,49	2 989
„ Bruch	„	25,65	90	316,07	1 088	341,72	1 178	—	—	261,41	780	261,41	780
Talg, thierischer	„	84,02	661	111,51	881	195,53	1 542	—	—	—	—	—	—
Tusche	„	90,16	7 596	0,24	19	90,40	7 615	84,25	6 248	1,48	117	85,73	6 392
Wachs, weißes	„	3,57	154	57,85	2 477	2,11	110	11,54	689	1,80	134	13,34	823
Zinnober, roher, gemahlener	„	3,57	154	57,85	2 477	61,42	2 631	1,80	77	35,50	1 495	37,30	1 572

Waaren.	Maßstab.	1879. Nach fremden Ländern direkt und über Hongkong. Menge.	Werth: Hk. Tls.	Nach Chinesischen Häfen. Menge.	Werth: Haik. Tls.	Zusammen, einschließlich der Wiederausfuhr. Menge.	Werth: Haik. Tls.	1880. Nach fremden Ländern direkt und über Hongkong. Menge.	Werth: Hk. Tls.	Nach Chinesischen Häfen. Menge.	Werth: Haik. Tls.	Zusammen, einschließlich der Wiederausfuhr. Menge.	Werth: Haik. Tls.
Lebens- und Genußmittel:													
Austern, getrocknete	Pikuls	78,49	1 908	—	—	78,49	1 908	54,38	1 097	—	—	54,38	1 226
Eier, frische	Stück	1 706 200	11 551	—	—	1 706 200	11 551	2 035 600	12 985	—	—	2 035 600	12 985
Erdnußnus	Pikuls	373,82	1 529	—	—	373,82	1 529	646	2 254	—	—	646	2 254
Fett, thierisches	„	281,70	1 651	—	—	281,70	1 651	362,63	2 174	—	—	362,63	2 174
Fleischkonserven	„	237,99	3 483	—	—	23,799	3 483	159,06	3 228	1,45	29	160,51	3 257
Früchte, getrocknete	„	239,14	1 112	2 702,83	6 704	2 995,97	7 816	33,23	128	1 181,65	3 567	1 214,88	3 695
„ frische	„	1 828,19	3 958	2 038,65	6 033	3 866,84	9 991	1 873,83	4 569	2 120,69	3 809	3 994,52	10 378
„ eingemachte	„	14 967,77	131 545	697,81	6 155	15 665,58	137 700	22 090,50	192 188	464,50	4 042	22 555	196 230
Garnelen, getrocknete	„	215,80	2 967	229,63	3 058	445,43	6 015	134,04	1 956	157,07	2 220	291,11	4 176
Ingwer, frischer	„	2 521,53	2 584	—	—	2 521,53	2 584	2 856,39	2 878	41,94	42	2 898,33	2 920
Knoblauch	„	5 026,98	6 388	—	—	5 035,53	6 400	2 817,53	4 327	—	—	2 817,53	4 327
Laitchies (Frucht)	„	355,66	1 644	7 152,85	33 484	7 509,51	35 128	241,80	1 153	7 558,80	35 655	7 800,60	36 808
Lungenngans (Früchte)	„	941,15	5 295	18 403,95	92 911	19 345,10	98 206	1 225,54	5 277	23 584,90	103 662	24 810,44	108 939
„ ohne Kern	„	90,27	926	1 461,02	14 756	1 351,29	15 682	114,34	1 125	1 336,11	13 186	1 450,45	14 311
Mehl	„	1 792,13	5 417	20,11	50	1 812,24	5 467	1 931,05	5 892	—	—	1 931,23	5 892
Oliven, frische und eingemachte	„	415,07	772	219,42	394	634,49	1 166	310,76	532	366,57	657	677,33	1 189
Olivenkerne	„	225,89	2 137	111,06	1 071	336,95	3 208	219,46	2 060	194,02	1 738	413,48	3 798
Orangenschale	„	139,39	971	2 002,09	14 018	2 141,48	14 989	152,03	896	1 863,38	10 990	2 015,41	11 886
Pumeloschale, Ia.	„	14,29	131	226,92	2 093	241,21	2 224	90,46	841	223,58	2 079	314,04	2 920
„ IIa.	„	—	—	166,31	534	166,31	534	178,36	589	309,66	1 022	488,02	1 611
Samschu (Reisschnaps)	„	9 170,99	29 421	104,80	333	9 275,79	29 754	801,44	2 439	99,41	304	900,85	2 743
Schnupftabak	„	4,59	86	265,15	4 970	269,74	5 056	0,69	4	255,45	4 419	256,14	4 423
Soya	„	1 124,48	3 374	2,75	8	1 127,23	3 382	3 408 81	10 226	7,74	23	3 416,55	10 249
Tabak, präparirter	„	1 975,83	24 543	16 674,53	206 802	18 652,94	231 379	1 253,33	16 133	18 539,82	237 644	19 793,15	253 777
„ in Blättern	„	418,48	2 909	2 614,88	18 849	3 373,39	24 200	127,86	880	1 111,72	7 823	1 330,60	9 315
Zimmet	„	36,31	1 163	88,43	2 790	124,74	3 953	51,08	1 652	93,15	632	144,23	2 283
Zucker, brauner	„	27 761,68	88 923	102 010,51	325 471	129 772,19	414 394	24 861,78	78 845	132 815,67	422 433	157 677,45	501 278
„ weißer	„	2 935,05	14,088	16 858,74	79 023	19 793,79	93 111	14 938,15	72 791	57 765,71	281 448	72 703,96	354 239
„ Kandis	„	417,64	3 227	4 049,83	33 706	4 467,47	36 933	1 880,42	13 561	9 678,66	69 810	11 559,08	83 371
Kurzwaaren ꝛc.:													
Bernsteinperlen und -waaren	„	38,91	18 783	5,23	1 979	44,14	20 762	17,40	6 818	3,59	944	20,99	7 762
Künstliche Blumen	„	3,74	945	60,70	15 345	64,44	16 290	7,02	1 778	50,35	12 754	57,37	14 532
Glasarmringe	„	6 652,32	133 046	30,30	606	6 682,62	133 652	7 559,79	151 195	1,93	39	7 561,72	151 234
Perlen	Schnüre	774	209	37 982	6 107	38 756	6 316	308	154	43 292	8 458	43 600	8 612
Knochenwaaren	Pikuls	34,07	939	—	—	34,07	939	35,91	2 755	10,93	632	46,84	3 378
Messingknöpfe	„	242,34	7 573	7 128,89	222 897	7 371,23	230 470	221,81	6 942	6 167,92	193,055	6 389,75	199 997
Messingfolie	„	143,67	5 212	589,40	21 435	733,07	26 647	235,63	8 647	620,52	22 773	856,15	31 420
Porzellan, feines	„	4 408,35	35 390	19,10	154	4 427,45	35 544	6 491,20	51 930	31,50	252	6 522,70	52 182
„ ordinäres	„	2 827,99	9 333	3,27	11	2 831,26	9 344	2 766,54	9 129	3,94	13	2 770,48	9 142
Wanduhren	Stück	170	550	2 016	6 271	2 186	6 821	130	389	2 436	8 897	2 566	9 286
Achat- und Karneolwaaren	Pikuls	0,74	420	18,85	9 771	19,59	10 191	1	440	26,37	13 369	27,37	13 809
Curiositäten	Stück	6 055	4 406	—	—	6 055	4 406	1 842	2 718	103	261	1 945	2 979
Stickereien	„	22 481	9 617	10 670	4 248	33 151	13 865	25 963	15 041	4 619	1 220	30 582	16 261
Fächer, von Gaze ꝛc.	„	90 142	9 376	68 145	5 288	158 287	14 664	77 497	9 591	90 113	4 847	167 610	14 438
„ „ Federn	„	2 098	755	5 410	1 947	7 508	2 702	3 583	1 289	1 216	438	4 799	1 727
„ „ Papier	„	154 487	5 890	286 191	10 736	440 678	16 626	249 796	9 242	507 616	18 782	757 412	28 024
„ „ Palmblatt verziert	„	242 809	6 589	190 128	5 342	432 937	11 931	363 276	8 334	147 505	3 451	510 781	11 785
„ „ Palmblatt einfach	„	3 397 344	6 795	601 150	1 202	3 998 494	7 997	5 574 806	9 477	269 000	457	5 843 806	9 934
Glasperlen	Pikuls	670,80	9 659	55,65	801	726,45	10 460	679,59	9 039	109,30	1 454	788,89	10 493
Glaswaaren	„	488,96	8 278	2 394,56	40 512	2 883,52	48 790	506,92	8 463	2 403,87	40 144	2 910,79	48 607
Hornwaaren	„	6,79	253	52,35	1 010	59,14	1 263	4,29	249	52,69	3 847	56,98	4 096
Elfenbeinwaaren	„	17,99	8 561	56,52	26 824	74,51	35 385	22,52	10 584	42,64	20 041	65,16	30 625
Nephritwaaren	Stück	18 321	7 800	178 892	47 124	197 213	54 924	15 286	6 649	157 643	50 370	172 931	57 027
Lackwaaren	Pikuls	129,09	19 511	14,69	394	743,78	19 905	613,05	16 369	16,10	429	629,15	16 798
Perlmutterwaaren	„	3,86	1 243	4,09	1 323	7,95	2 566	9,30	3 069	7,09	2 341	16,39	5 410

Waaren.	Maßstab.	1879.						1880.					
		Nach fremden Ländern direkt und über Hongkong.		Nach Chinesischen Häfen.		Zusammen, einschließlich der Wiederausfuhr.		Nach fremden Ländern direkt und über Hongkong.		Nach Chinesischen Häfen.		Zusammen, einschließlich der Wiederausfuhr.	
		Menge.	Werth: Hk. Tls.	Menge.	Werth: Hk. Tls.	Menge.	Werth: Haik. Tls.	Menge.	Werth: Hk. Tls.	Menge.	Werth: Hk. Tls.	Menge.	Werth: Haik. Tls.
Schmuckſachen (Ornamente)	Stück	309 634	5 665	1885 989	7 480	2195 623	13 145	26 063	1 143	2071 885	7 914	2097 946	9 0
Imitirte Perlen	Pikuls	5,09	169	107,28	3 563	112,37	3 732	1,31	42	114,93	3 827	116,24	3 8
Reispapier-Bilder	Stück	19 291	3 858	2 772	555	22 063	4 413	16 696	3 334	4 220	844	20 889	4 1
Silberwaaren	Pikuls	20,92	34 862	0,14	233	21,11	35 178	33,12	55 204	0,32	533	33,44	55 7
Goldwaaren	„	2,13	59 640	—	—	2,13	59 640	2,73	76 440	—	—	2,73	76 4
Golddraht, imitirter	„	48,81	1 844	32,22	1 256	81,03	3 100	48,31	2 027	68,35	2 893	116,66	4 9
Siberdraht, „	„	26	780	—	—	26	780	36,66	1 163	—	—	36,66	1 1
Brillen	Stück	3 280	191	195 270	6 872	198 550	7 063	2 831	279	164 133	6 564	169 964	6 8
Zinnfolie	Pikuls	15,14	576	540,29	20 603	555,43	21 179	31,62	1 226	309,29	12 232	340,91	13 4
Schildpattwaaren	„	1,82	1 520	0,85	720	2,67	2 240	1,96	2 049	2,37	2 441	4,33	4 4
Spielzeug	Stücke	45 761	996	2 145	145	49 906	1 141	69 473	1 039	2 937	145	72 410	1 1
Sandelholzſchnitzereien	Pikuls	10,49	735	4,63	324	15,12	1 059	16,35	1 259	0,29	22	16,64	1 2
7. Verſchiedenes:													
Säcke	Stück	42 540	1 376	620 409	18 432	662 949	19 808	25 675	635	1380 199	40 165	1405 874	40 8
Bambuswaaren	Pikuls	554,88	2 387	387,38	1 666	942,26	9 396	130,81	1 792	968,01	2 377	1 032,63	4 4
Bücher, Chineſiſche	„	177,34	2 468	499,99	6 928	677,33	4 053	179,65	1 992	552,98	13 261	1 098,82	15 0
Meſſingwaaren	„	2 706,95	62 260	481,67	11 079	3 188,62	73 339	3 082,44	70 896	408,77	9 402	3 491,21	80 2
Eiſenwaaren	„	59,39	510	75,24	4 554	134,63	5 064	91,74	588	89,15	4 107	180,89	4 6
Eiſerne Nägel	„	448,15	1 643	199,15	732	647,30	2 375	8,03	29	220,89	1 091	228,92	1 1
Zinnwaaren	„	53,95	959	9,11	161	63,06	1 120	41,80	859	18,59	376	60,39	1 2
Blechwaaren	„	31,02	344	68,67	673	99,69	1 017	39,99	424	116,91	1 178	156,90	1 6
Lampen	Stück	18 798	4 487	292 096	39 094	310 894	43 581	21 257	4 805	298 702	42 218	319 977	47 0
Opiumapparate und -pfeifen	„	5 730	407	219 777	6 944	225 507	7 351	12 973	604	325 123	9 293	338 096	9 8
Stöcke	„	6731 852	62 790	253 500	2 360	6985 352	65 150	6095 644	56 688	49 900	464	6145 544	57 1
Borſten	Pikuls	512,65	13 072	—	—	513,65	13 107	546,16	14 091	22	570	568,16	14 6
Hirſchgeweihe, junge	Paar	334	17 991	32	1 735	366	19 726	492	27 895	9	511	501	28 4
Baumwollene Kleider	Pikuls	763,25	68 693	180,23	16 232	943,88	84 925	899,89	54 621	169,96	15 296	1 069,85	69 8
Kiſſen	Stück	10 258	1 519	1 500	221	11 758	1 740	15 766	2 498	—	—	15 766	2 4
Vogelfedern	Pikuls	819,04	2 827	1,24	26	820,28	2 853	342,81	1 231	3,13	78	345	1 3
Federwedel	Stück	60 264	250	191 367	2 122	251 631	2 372	16 545	615	196 427	2 149	212 972	2 7
Blumen, getrocknete	Pikuls	392,68	966	2 538,25	9 272	2 930,93	10 238	139,28	380	2 921,94	15 294	3 061,22	15 6
Blumenpflanzen	Stück	3 180	545	84 959	5 785	88 139	6 330	10 593	1 045	99 497	6 997	110 090	8 0
Möbel	„	7 618	17 088	907	2 414	8 525	20 502	8 296	15 577	14 196	2 981	9 137	18 5
Grastuch, feines	Pikuls	128,97	39 522	110,32	33 933	239,29	73 455	117,38	37 172	97,43	30 856	214 81	68 0
„ ordinäres	„	340,03	22 173	—	—	715,91	44 990	299,63	20 974	619,58	43 372	919,21	64 3
Menſchenhaar	„	751,97	22 921	—	—	756,51	23 074	678,25	20 725	—	—	678,25	20 7
Sommerhüte	„	1 046	269	7 309	1 489	8 355	1 758	573	92	7 883	1 693	8 456	1 7
Reibſteine für Tuſche	Stück	896	90	36 470	3 832	37 366	3 922	969	90	28 255	3 055	29 224	3 1
Tempelornamente	„	29 638	957	229 975	685	259 613	1 642	21 915	622	1566 528	2 744	1588 443	3 3
Joßſtäbchen	Pikuls	937,06	3 061	590,92	1 894	1 527,98	49 55	1 087,99	3 590	474,03	1 565	1 562,02	5 1
Joßſtäbchenmehl	„	1 146,28	1 187	—	—	1 146,28	1 187	1 054,25	1 161	—	—	1 054,25	1 1
Regenſchirme v. Papier	Stück	65 221	6 235	—	—	65 221	6 235	57 159	5 544	—	—	57 399	5 5
„ baumwollene	„	240	72	13 704	4 111	13 944	4 183	70	21	10 046	3 014	10 116	3 0
Feuerwerkskörper (crackers)	Pikuls	33 862,26	316 157	35,78	330	33 898,04	316 487	24 414,84	230 938	44,91	424	24 459,75	231 3
Leder	„	108,27	1 409	64,08	691	172,35	2 100	234,36	2 343	93,63	929	327,99	3 2
Lederwaaren	„	125,71	3 361	437,02	11 701	562,73	15 062	76,93	2 054	412,42	11 011	489,35	13 0
Marmorplatten	„	82,82	497	522,25	3 134	605,07	3 631	149,53	778	465,02	2 419	614,55	3 1
Matten, einzelne	Stück	98 827	9 628	235 783	22 917	334 610	32 545	773,02	7 497	229 649	22 276	306 951	29 7
„ in Rollen	Rollen	84 106	259 000	26	83	84 132	259 083	160 300	512 959	26	83	160 326	513 0
Spiegel mit Rahmen	Stück	42 212	2 046	833 498	30 416	875 710	32 462	27 211	1 774	881 092	42 261	908 403	44 0
Nanking und andere baumwollene Stoffe	Pikuls	1 579,21	78 962	42,18	2 109	1 621,39	81 071	1 486,13	74 308	44,27	2 214	1 530,40	76 5
Papier, Prima	„	2 745,85	27 265	17 198,32	170 484	19 945,57	197 766	2 974,23	27 608	9 303,88	85 253	12 278,11	112 8
„ Sekunda	„	1 095,24	2 326	716,53	1 513	1 811,77	3 839	986,60	2 228	567,77	1 296	1 554,37	3 5
„ ausgeſchnittenes	„	—	—	2 116,94	4 610	2 116,94	4 610	—	—	3 560,52	8 285	3 560,52	8 2
Pergament	Stück	4 846	412	33 975	2 687	38 821	3 099	449	50	35 040	2 750	35 489	2 8
Töpferwaaren	Pikuls	1 011,62	1 384	482,61	688	1 494,23	2 119	1 347,31	1 886	1 348,23	1 887	2 695,54	3 7
Rattan (Stuhlrohr) geſchältes	„	674,59	2 099	—	—	674,59	2 099	1 058,65	2 840	—	—	1 058,65	2 8

Waaren.	Maßstab.	1879. Nach fremden Ländern direkt und über Hongkong. Menge.	Werth: Hk. Tls.	Nach Chinesischen Häfen. Menge.	Werth: Hk. Tls.	Zusammen, einschließlich der Wiederausfuhr. Menge.	Werth: Haik. Tls.	1880. Nach fremden Ländern direkt und über Hongkong. Menge.	Werth: Hk. Tls.	Nach Chinesischen Häfen. Menge.	Werth: Hk. Tls.	Zusammen, einschließlich der Wiederausfuhr. Menge.	Werth: Haik. Tls.
Rattan (Stuhlrohr), gespaltenes	Pikuls	224,14	2 424	545,70	5 869	769,84	8 293	319,93	3 449	534,75	5 828	854,68	9 277
Rattanwaaren	„	152,31	645	62,26	261	214,57	906	203,96	867	74,71	317	278,67	1 184
Waagen und Gewichte	Sätze	1 309	2 199	593	961	1 902	3 160	1 272	1 769	444	896	1 716	2 665
Schuhe und Stiefel	Paar	94 448	78 605	21 049	17 510	115 497	96 116	76 916	69 399	20 985	18 094	97 901	87 493
Pelzbekleidung	Stück	532	2 246	25	217	2 556	2 463	717	4 823	13	194	730	5 017
Theetöpfe in Futteralen	„	30 557	5 869	6 036	1 267	36 693	7 136	32 496	6 698	7 420	905	39 916	7 603
Schiffbauplanken	Kubikfuß	30 093	1 221	109 996	4 454	140 089	5 675	19 416	829	230 282	8 450	249 698	9 279
Holzwaaren		765,73	5 183	2 213,65	14 941	2 979,38	20 134	810,16	5 428	1 964,58	13 162	2 774,74	18 590
Verschiedenes		—	—	—	—	—	73 115	—	—	—	—	—	85 545
Kompasse u. Sonnenuhren	Stück	—	—	—	—	—	—	—	—	55 521	1 741	55 521	1 741
Zahnbürsten	„	—	—	—	—	—	—	—	—	177 645	1 994	177 645	1 949
Büffelhäute	Pikuls	—	—	—	—	—	—	—	—	612,98	4 266	612,98	4 260
Gerstengraupen	„	—	—	—	—	—	—	302,94	1 235	196,73	727	499,67	1 962
Bohnenkuchen	„	—	—	—	—	—	—	252,30	1 345	—	—	252,30	1 345
Papierschachteln	Stück	—	—	—	—	—	—	23 110	1 090	—	—	23 110	1 090
Einschließlich minder erheblicher Artikel zusammen							17 100 576						16 415 129

Obige Beträge stellen sich zusammen aus:

	1879. Taels.	1880. Taels.
Ausfuhr nach Großbritannien (direkt)	158 157	52 950
„ „ dem Europäischen Kontinent (direkt)	56 118	44 111
„ „ den Vereinigten Staaten von Amerika	90 301	—
„ „ den Hawaischen Inseln	17 929	13 071
„ „ Hongkong für fremde Länder	13 151 206	12 669 852
Wiederausfuhr nach dem Europäischen Kontinent (direkt)	420	—
„ „ Hongkong für fremde Länder	66 179	23 072
Ausfuhr nach Chinesischen Häfen	3 554 399	3 611 379
Wiederausfuhr nach Chinesischen Häfen	2 867	694
	17 100 576	16 415 129

I.]

Haiphong.

Jahresbericht für 1880.[1])

Nach Ausweis der amtlichen Statistik der Französisch Annamitischen Zollbehörde betrug der Werth der Einfuhr Haiphongs während des Jahres 1880 ..... 5 467 315 Franken 15 Cents,
der der Ausfuhr ..... 7 507 528 „ 26 „

der Gesammtwerth der Ein- und Ausfuhr also ..... 12 974 843 Franken 41 Cents.

Der gedachte Betrag repräsentirt jedoch bei Weitem nicht den Werth, den die Handelsbewegung des gedachten Jahres in Wirklichkeit erreicht hat.

Soweit die aus kaufmännischen Kreisen in Haiphong geschöpften Informationen richtig, erreichen die deklarirten Werthe im Durchschnitt nur 60 pCt. des reellen Werths der Waare. Unter Zuschlag der dadurch gegebenen Werthdifferenz, sowie 2 Millionen Franken Betrag des eingeführten baaren Geldes und 1 500 000 Franken Werth des importirten Opiums, welches der Kontrole der gemischten Zollbehörden vertragsmäßig entzogen ist, erreicht der Gesammtwerth der Handelsbewegung einen Betrag von 21 bis 22 Millionen Franken.

Gegen das Vorjahr stellt sich dieses Ergebniß als ein sehr günstiges dar; während es hinter demjenigen des Jahres 1878 etwas zurückbleibt und das des Jahres 1877 nahezu erreicht. Berücksichtigt man, daß das Jahr 1879 in Folge des Verbots der Reisausfuhr wie anderer Kalamitäten ein für den Handel exceptionell ungünstiges gewesen ist, so liefert das Resultat der Handelsbewegung des Berichtjahres den Beweis, daß der Handel Haiphongs im Fortschreiten jedenfalls nicht begriffen ist.

Die Erklärung dafür liegt in den zahlreichen Mißständen, welche der Entwicklung des Handels in dieser der reichsten Provinz Annams störend und hemmend entgegentreten. Diese Mißstände und besonders die Schwierigkeiten, welche die einheimischen Behörden der Ausdehnung des Handelsverkehrs im Innern Tonquins wie nach Yünnan entgegensetzen, bestehen bis heute unverändert fort.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 282.

Obwohl die Reisernte eine ganz ausgezeichnete gewesen, wurde seitens der Regierung die Ausfuhr dieses wichtigsten aller Landesprodukte nur für vier Provinzen und nur für einen Zeitraum von kaum drei Monaten gestattet.

Einfuhr.

Ueber die wichtigsten Importartikel und ihren Prozentsatz an dem Gesammtwerth der Einfuhr giebt die nachstehende Tabelle Auskunft.

Es wurden eingeführt:

Baumwolle und Baumwollenfabrikate (fast nur aus England importirt)	34 pCt.
Opium	21 „
Chinesische Arzneimittel und Droguen	11 „
Präparirter Chinesischer Tabak	9 „
Thee	5 „
Verschiedene Artikel	20 „

Der Gesammtwerth des im Jahre 1880 eingeführten Baumwollengarnes ist in der Zollamtsstatistik mit 1 704 220 Franken angegeben. Das Garn wird in Ballen von 400 Englischen Pfund oder 3 Pikuls eingeführt und je nach der Feinheit des Fadens werden drei Klassen unterschieden:

Baumwollengarn, welches 38 bis 42 Stränge pro Paket,
solches „ 28 „ 32 „ und endlich
„ „ 16 „ 24 „ enthält.

Die Annamiten sehen sehr viel auf die Feinheit des Fadens; die erstgenannte Qualität ist deshalb die gesuchteste. Versuche, Ostindisches Baumwollengarn einzuführen, sind an dem Mangel der erforderlichen Feinheit des Fadens gescheitert.

Von der Gesammteinfuhr, etwa 4500 Ballen, gingen zwei Drittel nach Hanoi, der Rest nach Namdinh.

Von den aus Baumwollengarn in Tonquin fabrizirten Stoffen geht ein Theil wieder als besonderer Exportartikel nach Annam und speziell per Dschonke nach der Hauptstadt Hué, welche ihrerseits wieder einen Theil nach Touron versendet.

Die Industrie ist in Annam im Vergleich zu Tonquin äußerst spärlich vertreten, wie denn der Tonquinese überhaupt weit fleißiger, intelligenter und geschickter als der Annamite ist.

Baumwollenzeuge wurden für 541 526 Franken 23 Cents hauptsächlich Turkish red und White Lawns, außerdem rohe Baumwollenzeuge, als T-Cloth, im Gewicht von 6 Englischen Pfund pro Stück, eingeführt.

Dem Werthe und der Quantität nach folgen alsdann Grey Shirtings im Gewicht von 8⅓, 8 und 7 Pfund pro Stück und in geringerem Umfang White Shirtings, Drills ꝛc.

Baumwollengarn und Gewebe kommen aus England und werden über Hongkong, zum Theil auch über Saigon eingeführt.

Der nächst wichtigste der Einfuhrartikel, Opium, erscheint nicht in den zollamtlichen Tabellen, da die Annamitische Regierung in dem Vertrage von 1874 sich die zollamtliche Behandlung dieses Artikels und die Fixirung der für denselben an die Regierung direkt zu zahlenden Abgabe ausdrücklich vorbehalten hat.

Die Gesammteinfuhr — nur ausschließlich Benares — betrug etwa 500 Kisten im Werthe von 1½ Millionen Franken, welche aus Hongkong bezogen wurden.

Neben Indischem wird auch eine ordinäre Qualität Opium in Tonquin konsumirt, welche in Form von Ziegelsteinen im Gewichte von 4 Kättis aus Yünnan nach Hanoi versandt wird, und von welchen im Jahre 1880 etwa 10 000 bis 12 000 Kilogramm eingeführt wurden.

Genau läßt sich das Quantum allerdings nicht feststellen, und es ist möglich, daß das eingeführte Yünnan-Opium das vorangegebene Quantum bedeutend übersteigt.

Die Erhebung des Eingangszolles, wie das Monopol des Verkaufs von Opium ist auch in Tonquin verpachtet. Der schwarzen Flagge gegenüber ist jedoch der Opiumfarmer in Hanoi ebensowie die Annamitische Regierung selbst machtlos und Thatsache ist, daß die genannten Handelspiraten den ganzen Norden Tonquins mit Yünnan-Opium versorgen, ohne dafür den vorgeschriebenen Eingangszoll zu entrichten.

Der Letztere wird, wie bemerkt, von einem Pächter und zwar in Höhe von 400 Franken pro Kiste erhoben.

Das ausschließliche Recht, Opium zu präpariren und zu verkaufen, wird für jede Provinz an besondere Pächter vergeben; bei den hohen Abgaben, welche dieselben neben der Pachtsumme als squeezes an die Mandarine zu zahlen haben, und dem ausgedehnten Schmuggelgeschäft, das in diesem Artikel getrieben wird, ist das Geschäft jedoch für den Pächter wenig lohnend. Es soll in der Absicht der Regierung liegen, die Präparirung und den Verkauf von Opium als Monopol für die ganze Provinz Tonquin einem einzigen Pächter zu übertragen. (Ist seit dem 1. Januar 1882 wirklich geschehen. Die Pacht ist einem Tonquin-Chinesen übertragen, welcher in Association mit einem früheren Pächter der Saigon-Opiumfarm dem Schmuggel energischer als bisher entgegenzutreten gesonnen ist und zu diesem Zwecke bereits Europäer und Malaien in seine Dienste genommen hat.)

Chinesische Medizin und Droguen nehmen mit 780 000 Franken die dritte Stelle unter den Importartikeln ein; wie in ganz China, so ist auch in Tonquin und in Annam überhaupt die Nachfrage nach dieser Kategorie von Waaren eine außerordentlich große.

Die Einfuhr von Chinesischem Tabak, welcher in den zollamtlichen Tabellen mit einer Werthangabe von 582 000 Franken figurirt, erreicht in Wirklichkeit den Werthbetrag von nahezu 900 000 Franken.

Die Zollbehörden sehen bei diesem Artikel um so eher von einer strengen Kontrole ab, als er der wichtigste Handelsartikel für Yünnan ist (drei Viertel der ganzen Einfuhr gehen nach dieser Provinz) und eine zu hohe Besteuerung den Absatz nach dort und damit die Einfuhr selbst unmöglich machen würde. Die Letztere hat sich denn auch mit den letzten drei Jahren fast verdoppelt, wie Tabak überhaupt der einzige Artikel ist, dessen Einfuhr eine stete Zunahme aufweist. Er kommt ausschließlich aus Kanton und Swatau.

Die geringe Einfuhr von Chinesischem Thee, für 545 000 Franken, erklärt sich aus der Armuth der Bevölkerung, welche für ihre gewöhnlichen Bedürfnisse auf den im Lande erzeugten sogenannten frischen oder Hué-Thee, eine weit geringere aber auch bedeutend wohlfeilere Qualität, angewiesen ist.

Der Chinesische Thee ist bei den Tonquinesen sehr beliebt, wird jedoch nur bei Besuchen oder sonst bei festlichen Gelegenheiten getrunken.

Neben beiden Arten wird außerdem schwarzer Thee aus Yünnan konsumirt, welcher, in Formen gepreßt, jährlich im Gewicht von einigen Tausend Kilogramm eingeführt wird und seines sehr scharfen und aromatischen Geschmacks wegen mehr als magenstärkendes Getränk getrunken wird. Der Preis dieses Thees ist bedeutend geringer, als der des guten Chinesischen. In Hanoi wird dieser Thee in allen Chinesischen Geschäften getrunken und ist selbst bei den Europäern beliebt.

Die vorgedachten fünf Artikel repräsentiren $\frac{4}{5}$ der gesammten Einfuhr. Unter den verschiedenen Importen, welche die restirenden 20 pCt. der Einfuhr bilden, figuriren ihrer Wichtigkeit nach Chinesisches Papier, Bastsäcke (für den Reisexport), Seidengewebe aus China, Kupfer, Wollenzeuge, Feuerzeug ꝛc. ꝛc.

Kupfer wird aus Japan importirt und neben der Fabrikation von Haus- und Küchengeräthen zur Prägung von Münzen verwendet.

Die in Tonquin gebrauchten Münzsorten sind Bronze-Käsch, welche in Hanoi etwa im Werthe von 100 000 Franken geprägt werden, und Blei-Käsch. 1 Bronze-Käsch hat den Werth von etwa 1 Centime; 6 Blei-Käsch = 1 Bronze-Käsch. Früher wurden die Bronze-Käsch nur für Hué und die Löhnung der Piraten der schwarzen Flagge geprägt; seit Mitte 1881 geschieht das jedoch auch für den Geschäftsverkehr in Tonquin, und es sollen in Folge dessen Blei-Käsch überhaupt nicht mehr geprägt werden. Blei-Käsch werden je 600 Stück auf einen Bambusstab aufgezogen und bilden so als Werth im Geschäft ein String oder eine Ligature, welche gleich 10 Chocks oder Tsin ist und als gangbare Münze zum An- und Verkauf von Waaren im Innern des Landes verwendet wird.

Chinesische Seidenstoffe werden nur von der reicheren Klasse der Tonquinesen angekauft.

Tonquin produzirt selbst Seide und die von den Eingeborenen fabrizirten Seidenstoffe — eine Industrie, die in stetem Fortschreiten begriffen ist — fangen an, die Chinesischen Fabrikate allmälig zu verdrängen. Die Einfuhr der letzteren nimmt deshalb von Jahr zu Jahr ab.

Wollenartikel figuriren in den Zollamtstabellen nur mit einem Betrag von 52 000 Franken. Wie in China, so pflegt auch die ärmere Bevölkerung Tonquins ihre baumwollenen Kleider für den Winter mit Baumwolle zu wattiren, um dadurch die Anschaffung der für ihre Mittel zu kostspieligen wollenen Artikel zu ersparen.

Wollene Decken und leichte Wollenwaaren (long ells) für die Uniformen der Garde, der Mandarinen, bilden neben einer geringen Quantität von Spanish stripes für den Gebrauch der im Lande ansässigen Chinesen die Hauptartikel dieser Kategorie von Waaren und werden, neben Baumwollengarn, Baumwollen- und Wollenzeugen und Feuerzeug von Deutschen und Englischen Firmen in Hongkong nach Haiphong geliefert. Die Wollenwaaren werden hauptsächlich nach den Märkten in Hanoi und Namdinh geschickt.

Unter den Importartikeln sind schließlich noch Reissäcke zu erwähnen, welche aus Kanton importirt und in Haiphong zu ziemlich hohen Preisen verkauft werden.

Der Artikel wird in Tonquin nicht angefertigt und die in Cochinchina fabrizirten haben, da ihr Gewebe nicht dicht genug, bisher keinen Absatz gefunden.

Die Fabrikation solcher Säcke würde zweifellos auch in Tonquin Fuß fassen, wenn eben geordnete Verhältnisse dort herrschten und damit eine freie und uneingeschränkte Ausfuhr von Reis als Regel zu erwarten wäre.

Der Unterschied der Werthe der Ein- und Ausfuhr wird durch den Import an baarem Gelde ausgeglichen, welch letzteres hauptsächlich in Zink-Käsch aus Saigon besteht, die zum Einkauf von Cerealien im Innern verwendet werden.

Von den Lieferungen für die Regierung abgesehen, fallen 97 bis 98 pCt. sämmtlicher Importe auf Hongkong, die Verschiffungen aus Saigon repräsentiren nur $\frac{1}{2}$ pCt. und beschränken sich auf die monatlichen Lieferungen an weißem und grauem Shirting, welche ein Deutsches Haus in Saigon nach Haiphong verschifft.

Als Importartikel von der Annamitischen Küste sind noch zu erwähnen:

Betelnüsse, welche von den Eingeborenen, Männern wie Frauen, gekaut werden.

Salz, welches fast nur durch Dschonken importirt wird und, den heimischen Konsum abgerechnet, ebenso wie Betelnüsse nach Yünnan ausgeführt wird.

Ausfuhr.

Ueber die wichtigsten Ausfuhrartikel und ihren Prozentsatz zu der Gesammtausfuhr giebt die nachstehende Tabelle Aufschluß.

Es wurden im Jahre 1880 ausgeführt:

Reis	39 pCt.
Rohe Seide und Seidengewebe	21 „
Zinn	16 „
Oel zum Lackiren	6 „
Verschiedene andere Artikel	18 „

Reis bildet, wie die vorstehenden Zahlen nachweisen, den wichtigsten Exportartikel; die Qualität ist in Hongkong sehr geschätzt und wird der besten Qualität Siams gleich geachtet; die Preise für gute Waare bewegen sich zwischen 2,20 und 2,40 Dollars pro Pikul.

Die Ausfuhr, welche erst im September von der Annamitischen Regierung und nur zeitweise gestattet worden, belief sich auf 500 000 Pikul, welche sämmtlich nach Hongkong verschifft wurden.

Die Verladungen würden weit größere Dimensionen angenommen haben, wenn die Ausfuhr sofort für einen Zeitraum von 3 Monaten gestattet und sie überdies nicht auf vier Provinzen, Hanoi, Haidung, Nam-dinh, und Ninh-binh beschränkt geblieben wäre. Der Umstand, daß die Regierung, die der Ausfuhr dieses Artikels von jeher den größten Widerstand entgegensetzt und ohne die Pression der Französischen Behörden sie überhaupt nicht gestattet haben würde, erst im letzten Monat, d. h. kurz vor Ablauf der ursprünglich fixirten Frist von zwei Monaten, die Erlaubniß auf einen weiteren Monat ausgedehnt, verhinderte selbstverständlich größere Operationen in diesem Artikel.

Die zur Reiskultur bestimmten Terrains umfassen einen Flächengehalt von $1\frac{1}{2}$ Millionen Hektaren und liefern im Durchschnitt eine Ernte von 30 Millionen Pikuls.

In guten Jahren steigert sich derselbe jedoch bis zu 40 Millionen, und wenn auch bei einer fast ausschließlich von Reis lebenden Bevölkerung von 8 bis 10 Millionen für den heimischen Konsum sehr beträchtliche Quantitäten im Lande verbleiben, ein sehr ansehnlicher Ueberschuß bleibt, in solchen Jahren wenigstens, auf die Ausfuhr trotzdem angewiesen und das unter dem Aushängeschild der Erhaltung eines billigen Preises dieses Nahrungsmittels verfügte Verbot der Ausfuhr, das während der letzten 5 Jahre nur ausnahmsweise und dann nur temporär aufgehoben wurde, bringt es zeitweise mit sich, daß den Bauern die Ernte in den Scheunen buchstäblich verfault, da sie, so lange die Ausfuhr verboten ist, ihren Vorrath überhaupt nicht oder doch nur zu Spottpreisen verkaufen können.

In den gedachten vier Provinzen wenigstens sollte, wenn nicht eine totale Mißernte vorliegt, die Ausfuhr während des ganzen Jahres freigegeben sein; die Gründe, aus welchen die Behörden dieses nur zu gerechtfertigte Verlangen verweigern, habe ich bereits in meinem vorjährigen Bericht des Näheren auseinandergesetzt, und nehme ich zur Vermeidung von Wiederholungen auf das dort Gesagte einfach Bezug.

Von der feinsten Sorte abgesehen, deren Quantität — einige Hundert Pikul — zu gering ist, um auf den Markt zu kommen,

bildet den Hauptbestand der Ernte sogenannter Mittelreis, white rice, Nr. 2 und 3. Die Körner sind gut, doch verhindert der etwas gelbliche Anschein seine Verwendung zum Aufmischen mit anderen Sorten.

Wie Mustersendungen ergeben, ist der Tonquin-Reis auch auf den Europäischen Märkten seiner guten Qualität halber geschätzt. Was seinem Werth Eintrag thut, ist, daß die Waare zu sehr zerbrochen ist, ein Uebelstand, dem zweifellos mit Erfolg entgegengearbeitet werden könnte und würde, sofern nur der Reisexport einmal dauernd freigegeben und damit auch den Europäern Geschäfte in diesem Artikel ermöglicht wären.

Bei dem jetzigen System der Mandarine, den Export als Regel zu verbieten und ihn nur gezwungenermaßen im letzten Moment für ein oder zwei Monate freizugeben, ist dem Europäer der Handel mehr oder minder unmöglich gemacht, da das Reisgeschäft in Hongkong ausschließlich in Chinesischen Händen und bei dem kurzen Zeitraum von zwei Monaten es kaum möglich ist, von Europa Ordres zu erhalten.

Der Werth der Ausfuhr an roher Seide ist in den Zollamtstabellen mit 466 722 Franken angegeben, der der Seidengewebe, welche fast ausschließlich nach Saigon verschifft werden, mit 1 100 000 Franken.

Das Seidengeschäft ist in Tonquin noch im Werden begriffen, erweitert sich jedoch, Jedem sichtbar, von Jahr zu Jahr und wird binnen kurzem eine sehr große Bedeutung gewinnen.

Die als Werth der ausgeführten Rohseide in der Zollstatistik angegebene Summe erreicht bei Weitem nicht den wirklichen Betrag der Ausfuhr, welche von dem Deutschen Hause Schriever u. Co., das sich gerade um die Hebung dieser Industrie sehr verdient gemacht hat, auf eine Million und bis eine Million und 100 000 Franken veranschlagt wird. Die Qualität der Seide ist sehr gut und sie würde es noch mehr sein und weit bessere Preise erzielen, wenn auf das Abspinnen mehr Sorgfalt verwendet und namentlich darauf gesehen würde, einen mehr gleichmäßigen Faden zu erhalten.

Um diesem Uebelstande abzuhelfen, ließ die vorerwähnte Deutsche Firma eine Anzahl tüchtiger Arbeiter aus Kanton nach Hanoi kommen und um dem durch dieselben eingeführten neuen System des Abhaspelns möglichst große Verbreitung am Platze zu geben, während einiger Monate ihre einheimischen Arbeiter und Arbeiterinnen stets nach einer bestimmten Zeit wechseln.

Ihre desfallsigen Bemühungen und die in dieser Richtung aufgewendeten Kosten sind denn auch nicht unbelohnt geblieben. Sie hat nicht nur für die so abgesponnene Seide, etwa 30 Pikul monatlich, eine Preiserhöhung von 15 pCt. erzielt, sondern auch erreicht, daß durch das Beispiel angefeuert, auch die einheimischen Produzenten dem Abspinnen ihrer Seide eine weit größere Aufmerksamkeit zuwendeten, so daß heut zu Tage fast nur noch abgehaspelte Seide und selbstverständlich zu weit günstigeren Preisen exportirt wird, während früher dies Rohprodukt, ehe es verwendet werden konnte, erst in Kanton oder in Europa abgesponnen werden mußte.

Das größte Quantum und die beste Qualität Seide wird von Hanoi exportirt, Namdinh-Seide ist weit geringer; an die feineren Kantonqualitäten reicht jedoch auch die erstere nicht heran. Die Qualität ist eine mittlere, welche mit 370 bis 400 Dollars pro Pikul bezahlt wird.

Die in Tonquin fabrizirten Seidenstoffe sind bis jetzt für den Export nach Europa noch nicht geeignet und werden, wie bemerkt, fast ausschließlich nach Saigon verschifft.

Zinn wird ausschließlich aus Yünnan bezogen. Der deklarirte Werth der Ausfuhr, nämlich 1 173 637 Franken, soll in Wirklichkeit etwas über 1½ Millionen Franken betragen haben. Er ist etwas geringer, als derjenige der Ausfuhr des vorangegangenen Jahres, und bleibt sehr beträchtlich hinter der des Jahres 1878 zurück. Der Grund dafür ist nicht in einer geringeren Ergiebigkeit der Yünnan-Minen, sondern in den erdrückenden Abgaben zu suchen, welche die Piraten der schwarzen Flagge auf diesen Artikel legen und die eine gedeihliche Entwickelung und Ausdehnung dieses Handels außerordentlich erschweren.

Die Ausfuhr von Oleo resine, im Handel unter dem Namen Lacköl bekannt, nimmt von Jahr zu Jahr in beträchtlichem Maße zu.

Es wird in den oberhalb Hanoi gelegenen Provinzen Son-tay, Hung-hoa und Tuyenquang gewonnen, ist zur Ausfuhr nach Europa jedoch nicht geeignet; die dahin abgesandten Proben wurden bisher wenigstens als unverwendbar zurückgewiesen. Der Werth der Ausfuhr betrug im Jahre 1880 450 000 Franken.

Reis, Seide, Zinn und Oel repräsentiren ihrem Werthe nach vier Fünftel der Gesammtausfuhr; von den das letzte Fünftel bildendenden verschiedenen Artikeln verdienen falscher Gambir, Sternanis, Droguen und eingelegte Arbeiten noch besonders erwähnt zu werden.

Falscher Gambir wird in der bergigen und von dichtem Gestrüpp bewachsenen Gegend zwischen Hanoi und der Chinesischen Grenze gefunden. Aus seinen Knollen gewinnen die Eingeborenen eine sehr solide rothbraune Farbe, welche der des echten Gambirs sehr nahe kommt und von den Chinesen zum Färben von ordinären Stoffen verwendet wird. Versuche, diesen Farbstoff in Europa einzuführen, sind bisher erfolglos geblieben. Für einen weiteren Export müßte die Waare besonders präparirt werden, da sie sich sonst erhitzt und leicht verdirbt. Die Ausfuhr im Jahre 1880 betrug 2400 Tonnen; der Preis am Platze ist 100 Franken für die Tonne. Die gesammte Ausfuhr ging nach Hongkong.

Die Ausfuhr in Sternanisöl ist in dem Berichtjahre nur gering gewesen: 3000 Kilogramm zu 16 Franken pro Kilogramm. Der Baum, aus dessen Körnern dies Oel gewonnen wird, trägt nur alle zwei Jahre Früchte. Das Jahr 1881 wird vermuthlich einen weit größeren Export nachweisen. Das Oel wird in Behältern aus Zinn im Gewichte von 30 Kättis verschifft. Die Zollamtstabellen weisen unter der Ausfuhr nur Sternanisöl auf, da der als getrocknete Körner exportirte Sternanis unter den Droguen und Medizinen figurirt.

Die Waare ist sehr gesucht, und die Distrikte, in denen sie gewonnen wird, äußerst limitirt; in ganz China sind es nur kleine Distrikte der Provinz Quangsi und Yünnan, in welchen Sternanis gewonnen wird. Proben von Tonquin Sternanisöl, welche nach Europa geschickt wurden, sind dort als sehr gute Qualität befunden worden.

Unter eingelegten Arbeiten sind die von den Tonquinesen aus hartem Holz angefertigten, mit Perlmutter sehr kunst- und geschmackvoll eingelegten Möbel und anderen Hausgeräthe und Zierrathen verstanden, welche auch in Europa genügend bekannt sind. Die Industrie, welche in Hanoi und Namdinh ihren Sitz hat, hat in den letzten drei Jahren eine sehr bedeutende Ausdehnung gewonnen. Der größte Theil der Ausfuhr geht nach Saigon.

Von der Gesammtsausfuhr gingen 79 pCt. nach Hongkong, 16 pCt. nach Saigon und 5 pCt. nach der Küste. Von den exportirten Waaren entfallen 16 pCt. auf Produkte und Erzeugnisse der Chinesischen Provinz Yünnan.

Handel mit Yünnan.

Die nachstehende Tabelle enthält die hauptsächlichen Ein- und Ausfuhrartikel nebst ihren nach den Marktpreisen in Hanoi berechneten Werthen:

Verzeichniß der während des Jahres 1880 von Hanoi nach Yünnan exportirten Waaren.

Bezeichnung der Waaren.	Werth in Franken.	Bemerkungen.
Seesalz	100 000	Hauptsächlich via Namdinh von der Annamitischen Küste importirt.
Tabak	750 000	Für die in Yünnan allgemein üblichen Wasserpfeifen präparirt. Kommt aus Kanton und Fukien.
Rohbaumwolle	83 000	Der größte Theil kommt aus dem südlichen Theile Tonquins.
Baumwollengarn	143 000	Englische Fabrikate.
Baumwollenzeuge	150 000	
Wollenzeuge	34 000	Englisches und Deutsches Fabrikat.
Kurzwaaren	9 000	Nähnadeln, Bronzeknöpfe 2c.
Chinesische Medizin	12 000	Kommt aus Kanton.
Zündhölzer	13 000	Schwedisches u. Deutsches Fabrikat.
Papier	35 000	Farbiges Papier aus Kanton.
Getrockneter Fisch und andere Konserven	13 000	Getrocknete Krevetten, gesalzene Fische, getrocknete Früchte, gesalzenes Fleisch.
Pfeffer	6 000	Kommt von Singapore über Hongkong.
Sandelholz	8 000	Kommt von Hongkong.
Betelnüsse	5 000	Kommen von Turon.
Verschiedene Artikel	8 000	Porzellan und andere Irdenwaaren, Opiumpfeifen 2c.
Zusammen	1 369 000	

Der Werth der Europäischen Importe von baumwollenen Garnen und Geweben, Wollenartikeln, Zündhölzern und Kurzwaaren repräsentirt etwa 350 000 Franken.

Verzeichniß der während des Jahres 1880 aus Yünnan nach Hanoi versandten Waaren.

Bezeichnung der Waaren.	Werth in Franken.	Bemerkungen.
Zinn	1 600 000	Unter Abrechnung von einigen Tausend Kilogramm, welche in Tonquin verarbeitet werden, geht die gesammte Einfuhr nach Hongkong.
Opium	450 000	Wird in Tonquin konsumirt.
Thee	60 000	Desgleichen.
Droguen	20 000	Werden nach Kanton verschifft.
Falscher Gambir	30 000	Die Gesammtausfuhr dieses Artikels beziffert sich für Haiphong auf über 200 000 Franken; ein Theil kommt aus den auf Chinesischem Territorium zwischen Mong-hao und Laokay gelegenen Wäldern.
Zusammen	2 160 000	

Die Differenz zwischen dem Werth der Ausfuhr und dem der Einfuhr, berechnet nach den Marktpreisen zu Hanoi, stellt die zu zahlenden Zölle, Transportkosten und den Gewinn der Exporteure dar.

Unter Richtigstellung der deklarirten Werthe kann der Gesammtwerth der Handelsbewegung mit Yünnan auf mindestens 4 Millionen Franken veranschlagt werden.

Mit den korrespondirenden Zahlen des Jahres 1879 verglichen, weist die Ausfuhr nach Yünnan eine erhebliche Zunahme in den Europäischen Importen, speziell Baumwollengarn und Baumwollenzeuge, in der Einfuhr eine Abnahme an Zinn auf, welche jedoch reichlich durch eine erhöhte Einfuhr an Opium kompensirt wird, das allmälig mit dem Ostindischen Opium erfolgreich in Konkurrenz tritt. Wenn danach auch das Gesammtergebniß der Handelsbewegung für 1880 etwas günstigere Resultate als das Vorjahr aufweist, gegen die früheren Jahre bleibt es gleichwohl zurück und so lange die gegenwärtige Verwaltung der Annamitischen Mandarine fortdauert und die Handelspiratengesellschaft der schwarzen Flagge nach wie vor ihr Unwesen an dem Sonkai ungehindert forttreibt, ist an eine gedeihliche Entwickelung des Handels in Haiphong nicht zu denken.

Schifffahrtsbewegung.

Während des Jahres 1880 sind 253 Schiffe Europäischer Bauart mit einem Gesammt-Tonnengehalt von 114 197 und 205 Chinesische Dschonken mit 9616 Tonnen, im Ganzen also 458 Fahrzeuge mit 123 813 Tonnen Gehalt, in Haiphong ein- und ausgelaufen.

Die vorstehenden Zahlen weisen eine Zunahme des Schiffsverkehrs gegen das Vorjahr auf, welche der im letzten Quartal eröffneten Reisausfuhr zuzuschreiben ist. Während des ganzen Jahres 1879 blieb bekanntlich die Ausfuhr verboten.

Segelschiffe sind für den Frachtverkehr mit Tonquin nicht geeignet, die eingelaufenen Schiffe Europäischer Bauart waren fast ausschließlich Dampfer von einem Durchschnitts-Raumgehalt von etwa 500 Tonnen, da Schiffe mit einem größeren Tiefgang die Barre von Cura Cam, bei welcher der Wasserstand bei der Fluth nur 5½ Meter beträgt, nicht passiren können.

Der Antheil, welchen die verschiedenen Nationen an dem Frachtverkehr Haiphongs genommen, stellt sich wie folgt:

England	35 pCt.,
China	23,5 „
Amerika	20 „
Deutschland	11 „
Niederlande	5,5 „
Frankreich	5 „

Der Antheil der Deutschen Flagge, welcher gegen das Vorjahr abgenommen, wird im Jahre 1881 einen sehr beträchtlichen Zuwachs aufweisen. Während rein zufällige Konstellationen die Deutsche Firma veranlaßten, ihre Verschiffungen durch Englische und Amerikanische Dampfer besorgen zu lassen, sind im Jahre 1881 dieselben ausschließlich Deutschen Dampfern übertragen worden, von welchen während der Sommermonate 6 Schiffe von 3500 Tonnen, gegenüber 2 Englischen, 2 Chinesischen und einem Französischen Dampfer, von zusammen 1500 Tonnen die Linie Haiphong—Hongkong bedienten. Während der Frachtverkehr durch Dampfer Englischer Flagge innerhalb der letzten beiden Jahre erheblich abgenommen, hat sich der Chinesische Antheil durch das Erscheinen der Dampfer der China Merchants' Steam Navigation Company sehr beträchtlich vermehrt.

Für die Beurtheilung des Prozentsatzes, den die Schifffahrt unter Englischer, Amerikanischer und Chinesischer Flagge an dem Gesammtverkehr repräsentirt, ist der Umstand maßgebend, daß

2 Englische und 2 Amerikanische Dampfer, welchen sich gegen Schluß des Jahres ein kleiner Chinesischer beigesellt, die Strecke Hongkong—Haiphong regelmäßig befahren, d. h. in Zeiträumen von 10 bis 12 Tagen unter gleichzeitigem Anlaufen von Hoihow und Pakhoi in Haiphong eintreffen.

Die Französische Flagge wird nur durch einen einzigen von der Regierung subventionirten Dampfer „Washi", welcher die Strecke Haiphong—Saigon bedient, repräsentirt.

Der Schiffsverkehr Haiphongs, von vereinzelten Ausnahmen während der Epoche der Reisausfuhr abgesehen, bewegt sich fast nur auf der Strecke Haiphong—Hongkong, auf welcher die Dampfer Pakhoi und Hoihow anlaufen, sei es zur Kompletirung ihrer Ladung oder zur Landung oder Aufnahme von Chinesischen Passagieren.

Die Einfahrt in den Fluß ist durch ein fixirtes Leuchtfeuer markirt, welches zwar auf der kleinen Insel Han dau vortrefflich placirt ist, jedoch ein zu schwaches Licht verbreitet und deshalb ohne Verzug durch ein stärkeres ersetzt werden sollte. Die zur Andeutung der Passage gelegten Baken sollten außerdem durch ein an der inneren Barre verankertes Feuerschiff für die Nacht erkennbar gemacht werden, eine Einrichtung, welche den Schiffen bei günstiger Fluth gestatten würde, auch während der Nacht in den Fluß einzutreten. Gegenüber der Zeitersparniß, die für die Schiffe dadurch das Jahr über gewonnen würde und der Möglichkeit, bei stürmischem Wetter und speziell bei herannahendem Taifun auch in der Nacht die Barre zu passiren und im Flusse Schutz zu suchen, dürften die Kosten eines solchen Feuerschiffes kaum in Betracht kommen.

Es sind das jedoch nicht die einzigen Hindernisse, mit welchen die Schifffahrt zu kämpfen hat, weit bedenklicher sind die exorbitanten Abgaben, welche von den Schiffen erhoben und mit der Vertheuerung des Waarentransports ihren lähmenden Einfluß auf eine gedeihliche Entwickelung, wie des Schiffs- so auch des Handelsverkehrs selbst ausüben.

Die desfallsigen Beschwerden beziehen sich auf die folgenden vier Punkte:

1) Die unverhältnißmäßige Höhe der von den Schiffen zu entrichtenden Tonnengelder.

Ankommende Dampfer von 500 Tonnen zahlen 225 bis 230 Dollars bei der ersten Einklarirung und die Hälfte für jede weitere innerhalb zweier Monate.

Die Tonnengelder für Dampf- und Segelschiffe betragen nämlich:

für das erste Mal, kommend und gehend mit Ladung, 3 Mace (etwa 45 Cents) pro Brit. Register-Tonne,

für das erste Mal, kommend in Ballast und gehend mit Ladung, 1½ Mace pro Brit. Register-Tonne,

für das zweite Mal, kommend und gehend mit Ladung, 1½ Mace pro Brit. Register-Tonne,

für das zweite Mal, kommend in Ballast und gehend mit Ladung, ¾ Mace pro Brit. Register-Tonne,

und so weiterlaufend für 2 Monate, nach deren Ablauf wieder mit der Vollzahlung begonnen wird.

Schiffe, kommend und gehend in Ballast, haben nichts zu zahlen.

Die desfallsigen Abgaben sollten um die Hälfte reduzirt werden.

2) Die Tonnengelder sind in vollwichtigen Mexikanischen Dollars zu errichten. Die Beschaffung derselben, namentlich während des Ausfuhrverbots von Reis, ist zeitweise außerordentlich schwierig, und das um so mehr, als die vom Zollamt vereinnahmten Dollars stets nach Hué an die Annamitische Regierung zum Einschmelzen versandt und somit der Cirkulation entzogen werden. Sofern der Agent nicht in der Lage ist, Silber zu deponiren, treten zu den ohnehin übertriebenen Hafenabgaben noch die Kosten der Beschaffung Mexikanischer Dollars, die mitunter sich bis auf 5 und 6 pCt. belaufen, hinzu. Die im Lande üblichen Münzen sind Taels und Käsch und es wäre deshalb sicher billig und gerechtfertigt, wenn das Zollamt angewiesen würde, sogenannte Chopped-Dollars[1]) nach dem Gewicht und im Verhältniß von 72 Taels = 100 Chopped-Dollars in Zahlung anzunehmen. Auf eine seiner Zeit eingereichte Petition der Kaufleute um Abhülfe ist keinerlei Antwort aus Saigon eingegangen.

3) Die Abgaben, welche von den Schiffsagenten für Ein- und Ausladen der Dampfer während der Nachtstunden erhoben werden, sind übertrieben hoch und geeignet, die Arbeit während der Tagesstunden zu beeinträchtigen.

Nach dem Dienstreglement sind die Zollbeamten nur während 5½ Stunden pro Tag zu arbeiten verpflichtet, und wenn sie auch — was seitens der Zollbehörde jedoch ausdrücklich als eine Vergünstigung erklärt wird — ihren Dienst einige Stunden länger versehen, so tritt doch sehr häufig die Nothwendigkeit ein, die Thätigkeit der Zollbeamten auch außerhalb der Dienstzeit zur Kontrole, sei es beim Ein- oder Ausladen, in Anspruch zu nehmen.

Während nun in Chinesischen Häfen für solche Arbeiten (Nachtdienst) eine Entschädigung von 10 Taels für jede Nacht entrichtet wird, sind in Haiphong 2 Dollars für die Stunde zu entrichten. Die für den letzteren Dienst zu zahlende Abgabe sollte auf 10 Taels reduzirt und an eine besondere Kasse, deren Einnahmen den Beamten gemeinschaftlich zu Gute kommt, bezahlt werden.

4) Die Annahme eines Lootsen, um das Schiff von der Barre nach Haiphong zu bringen, ist obligatorisch. Die zu zahlenden Lootsengelder betragen:

8 Dollars pro Meter Tiefgang für Dampfschiffe,
10 „ „ „ „ „ Segelschiffe.

Die Aufhebung des Lootsenzwanges im Interesse der Befreiung der Schiffe von jener bei den hohen Tonnengeldern doppelt lästigen Abgabe dürfte um so billiger erscheinen, als die Schifffahrt auf der gedachten Strecke keinerlei Schwierigkeiten bietet.

Die über diese vier Punkte von den Kaufleuten wie den Kapitänen erhobenen Kollektivbeschwerden sind bisher leider ohne Erfolg geblieben.

Der Handels- und dementsprechend der Schifffahrtsverkehr zwischen Haiphong und Saigon ist relativ sehr unbedeutend. Er wird durch einen von der Französischen Regierung subventionirten kleinen Dampfer „Washy" von etwa 300 Tonnen vermittelt. Derselbe erhält eine monatliche Subvention von 3000 Dollars, neben welcher der Transport von Soldaten und Provisionen für die Französische Regierung extra honorirt wird.

Haiphong ist, streng genommen, nur ein Umladeplatz, d. h. ein Hafen, in welchem die über See angekommenen Waaren auf die Flußfahrzeuge und beziehungsweise die mit diesen den Fluß heruntergekommenen Güter auf die Seedampfschiffe verladen werden. Der eigentliche Handel konzentrirt sich in den Städten Hanoi und Namdinh; sie bilden die großen Entrepots, die die Waaren nach den verschiedenen Theilen des Innern distribuiren; in ihnen haben die Handelshäuser ihre Niederlassungen, während in Haiphong nur Filialen-Kommissionäre oder Agenten derselben etablirt sind.

Der wichtigere der beiden Handelsplätze ist Hanoi; der Waarenverkehr zwischen der letzteren Stadt und Haiphong wird durch Flußdampfschiffe und Dschonken vermittelt. Die Zahl der letzteren ist eine verhältnißmäßig geringe; die Erpressungen, welchen sie ausgesetzt sind,

[1]) Beschnittene Dollars; Anmerkung der Redaktion.

machen überdies ihre Benutzung wenig rathsam; die Kaufleute bedienen sich daher mit Vorliebe der Flußdampfschiffe; die durch sie verschifften Güter betrugen im Jahre 1880 15 000 Tonnen.

Den Bedürfnissen dieses speziellen Verkehrs besser angepaßt, würden sie den Gesammttransport der Waaren, der sich heutzutage auf 60 000 bis 70 000 Tonnen beläuft, sich erobern können. Der Nachtheil jedoch ist, daß sie einen zu großen Tiefgang haben und bei niederem Wasserstand häufig tagelang im Flusse festsitzen.

Der Dschonkenverkehr auf den Flüssen hat im Jahre 1881 eine weitere beträchtliche Abnahme erlitten. Der Grund davon liegt einmal darin, daß jetzt 6 kleine Dampfschiffe mit zusammen etwa 5500 Pikuls Tragfähigkeit den Verkehr regelmäßig und zu sehr wohlfeilen Raten vermitteln und daß außerdem eine große Anzahl von Dschonken im Herbste 1881 durch den Taifun zerstört wurde.

Den Dampfschiffen gegenüber bezahlen sich die Dschonken nicht mehr, und es ist deshalb für die verloren gegangenen Ersatz überhaupt nicht oder doch nur in sehr geringem Umfange geschaffen worden.

Das Vorausgeschickte zusammenfassend, repräsentirt die Gesammthandelsbewegung Haiphongs einen Gesammtwerth von etwa 21 Millionen Franken, von welchen etwa 5 Millionen auf den Durchfuhrhandel mit Yünnan entfallen.

Die erwähnten 21 Millionen stellen mindestens vier Fünftel vom Werthe des Handels von ganz Tonquin dar.

Der Handelsverkehr der kleineren Häfen südlich von Haiphong, speziell Traly und Cura Dai, ist relativ unbedeutend; von Bedeutung ist höchstens die Ausfuhr gesalzener Fische in Cat-ba, wo alljährlich an 800 Chinesische Dschonken dem Fischfang obliegen.

Es ist bereits oben bemerkt worden, daß das Gesammtergebniß des Handels im Jahre 1880 hinter dem der Jahre 1877 und 1878 zurückgeblieben und daß zunächst eine Aufbesserung des Handels, wenn überhaupt, sich jedenfalls nur sehr langsam vollziehen kann.

Es erscheint deshalb nicht uninteressant, der Frage näher zu treten, welcher Entwickelung der Handel fähig wäre.

Von der Thatsache ausgehend, daß die Annamitische Bevölkerung Tonquins mehr oder minder denselben Geschmack, die gleichen Gewohnheiten und Bedürfnisse wie diejenige Cochinchinas hat, daß sie die gleichen Lebensmittel konsumiren und die gleichen Fabrikerzeugnisse verlangen, ist die Annahme erlaubt, daß Tonquin, wenn es auf der gleichen Stufe des Wohlstandes, wie die sechs Provinzen Cochinchinas angelangt, dieselben Importe in Quantitäten proportionell zu der Bevölkerung beanspruchen wird. Tonquin besitzt aber eine fünffach stärkere Bevölkerung als Cochinchina; unter Zugrundelegung der niedrigsten Abschätzung, und als solche weist die amtliche Zollstatistik 30 Millionen Franken als Werth der in Saigon pro Jahr eingeführten, ausschließlich für den Verbrauch der Eingeborenen Cochinchinas bestimmten Waaren und Erzeugnisse auf, würde Tonquin eine Einfuhr im Werthe von 150 Millionen Franken beanspruchen.

Dies vorausgesetzt, würde die nächste Frage sein: ist das Land eines dem Werthe der Einfuhr entsprechenden Exports fähig?

Diese Frage dürfte unbedingt zu bejahen sein.

Für die erste Zeit würde Tonquin selbstverständlich nicht im Stande sein, eine der Ausfuhr Cochinchinas nahekommende Quantität Reis zu exportiren, da der heimische Konsum bei der außerordentlich dichten Bevölkerung einen sehr beträchtlichen Theil der Ernte für sich in Anspruch nimmt. In guten Jahren beträgt jedoch schon jetzt der exportfähige Ueberschuß Millionen von Pikuls; während jedoch unter dem jetzigen Regime der Produzent seine Ernte — da die Ausfuhr als Regel verboten ist —, wenn überhaupt, nur zu einem kaum nennenswerthen Preise verkaufen kann, würde er mit der Freigabe des Exports nicht nur jederzeit Abnehmer, sondern auch Preise für sein Produkt finden, welche ihn für die auf die Kultur verwendeten Mühen und Kosten reichlich entschädigen würden. Während der Bauer bei der Ungewißheit, ob die Ernte überhaupt etwas einbringt, gegenwärtig den Reisbau mehr als vernachlässigt, würden geordnete Verhältnisse ihn nicht nur anspornen, der Reiskultur eine größere Sorgfalt zuzuwenden und damit die Bodenerträgnisse zu steigern, es würden dem Reisbau — denn an ausreichenden Arbeitskräften fehlt es nirgends — außerdem große bisher unkultivirte Landstrecken gewonnen werden, die bei der derzeitigen Mißwirthschaft zu bebauen Niemand als lohnend erachten kann. Tonquin würde auf diesem Wege mit der Zeit aber nicht nur quantitativ, sondern, da der Tonquin-Reis besser und geschätzter ist, auch qualitativ die Ausfuhr Cochinchinas übertreffen.

Es ist aber der Reis nicht das einzige zur Ausfuhr geeignete Landesprodukt.

Wie bereits oben angedeutet, ist die Seidenproduktion einer sehr beträchtlichen Ausdehnung fähig. Das Seidengeschäft hat bereits im Jahre 1881 einen recht bedeutenden Aufschwung genommen.

In verschiedenen Dörfern der Provinz Hanoi sind im letzten Jahre große Maulbeerpflanzungen neu angelegt worden, und die Exporteure geben sich der Hoffnung hin, daß bei nur einigermaßen günstiger Konstellation des Europäischen Marktes die Ausfuhr sehr bald den doppelten Betrag derjenigen des Jahres 1880 erreichen wird.

Ein weiterer Artikel, dem ebenfalls eine nicht unbedeutende Rolle für den Export demnächst zufallen dürfte, ist Zucker. Der Boden verschiedener Provinzen ist für Zuckerbau ganz vorzüglich geeignet und theilweise auch damit bebaut.

Was bis jetzt produzirt wird, ist zu unbedeutend, um zur Ausfuhr zu gelangen, wie auch die Herstellungskosten zur Zeit noch das Produkt dem wohlfeilen Hainan-Zucker gegenüber zu sehr vertheuern. Es fehlt jedoch, namentlich unter den Chinesen, weder an dem nöthigen Interesse, noch an dem erforderlichen Kapital, um die Zuckerproduktion in großartigerem Maßstabe zu betreiben.

Tonquin produzirt ferner Tabak, der, wenn erst seiner Kultur die nöthige Sorgfalt zugewendet wird, sich mit der Zeit ebenfalls einen wichtigen Platz unter den Exportartikeln sichern dürfte. Er ist weniger nikotinhaltig, als der Saigons, wohlriechend und von leidlichem Geschmack, und es werden schon jetzt Versuche gemacht, ihm in Europa Eingang zu verschaffen.

Neben den bereits oben erwähnten namhafteren Artikeln, als Sternanis und Oel zum Lackiren, wäre Manilahanf noch zu erwähnen, der überall mit Leichtigkeit fortkommt, sowie eine Anzahl Droguen und Arzneimittel, welche im Innern nachweisbar vorhanden und welche mit den vorgenannten einen sehr erheblichen Zuwachs in der Exportliste bilden würden, wenn nicht die Unsicherheit der Wege und die mangelhafte Administration der Provinz ihre Zufuhr auf den Markt, wenn nicht unmöglich machten, so doch ganz außerordentlich einschränkten.

Das Land ist schließlich reich an Steinkohle und erzhaltigen Mineralien. Große Kohlenlager befinden sich dicht an der Meeresküste und von dort zu Wasser leicht erreichbar. Die Kohle soll sehr guter Qualität und ihre Beschaffung ohne großartige Bauten möglich sein.

Auf Anordnung der Französischen Regierung ist bei einem dieser Kohlenlager während der Monate November und Dezember vorigen und Januar dieses Jahres eine Station errichtet gewesen und unter Leitung eines eigens dieserhalb nach Tonquin gesandten Französischen

Gruben-Ingenieurs Kohlen zu Tage gefördert worden, welche von Französischen Kriegsschiffen versucht und sehr gut befunden worden sind.

Der gedachte Ingenieur hat auch die Goldgrubendistrikte bei Kesso (Kechow), sowie die der Provinz Bac ninh, einer Untersuchung unterzogen und soll über ihren Reichthum wie ihre leichte Bearbeitung sehr günstig berichtet haben.

Augenblicklich verweigert die Annamitische Regierung irgendwelche Konzessionen auf Gruben zu ertheilen.

Was endlich den Transithandel mit Yünnan betrifft, so unterliegt es keinem Zweifel, daß derselbe, sobald der Soncai-Fluß von den Piraten der schwarzen Flagge gesäubert und die Annamitischen Zollstationen im Innern beseitigt, zu dem Gesammthandel Tonquins einen sehr beträchtlichen Zuschuß liefern wird, namentlich wenn die an der Chinesischen Grenze liegenden Märkte durch eine Dampfschiffslinie und eventuell eine Eisenbahn in direkte und regelmäßige Verbindung mit Haiphong gebracht werden.

Ueber die Ausdehnung, deren dieser Handel überhaupt fähig ist, gehen die Ansichten sehr weit auseinander. Während man einerseits den Gesammtwerth, den derselbe günstigstenfalls erreichen dürfte, auf 20 Millionen Franken schätzt, spricht sich der durch seine kommerziellen Unternehmungen, wie seine Reisen in Tonquin und Yünnan als zuverlässigster Kenner der Handelsverhältnisse dieser Länder bekannte J. Dupins in einem an die handelsgeographische Gesellschaft in Paris gerichteteten Briefe dahin aus, daß der Gesammtwerth des Handels, den die Eröffnung des Soncai-Flusses nach wenigen Jahren mit Yünnan, Kwangsi, Kweichow, Szechuan, Tibet und dem nördlichen Laos ins Leben rufen würde, sich sicher auf 400 bis 500 Millionen Franken belaufen dürfte.

Mag diese Schätzung auch vielleicht zu hoch gegriffen sein, Yünnan mit den vorerwähnten Provinzen, für welche der Soncai-Fluß die natürlichste und bequemste Handels- und Verbindungsstraße mit dem Meere ist, bilden mit ihrer theilweise außerordentlich dichten Bevölkerung Handelsgebiete, welche für Haiphong und Tonquin überhaupt, von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind.

Nach dem, was vorausgeschickt, ist deshalb die Annahme berechtigt, daß der Einfuhrhandel Tonquins, immer unter der Voraussetzung geordneter Verhältnisse, sich auf einen Werth von 150 Millionen Franken, die Ausfuhr mindestens auf den gleichen Betrag, der Gesammthandel also auf 300 Millionen Franken steigern würde, ein Handel, welcher ausschließlich durch den Hafen von Haiphong vermittelt werden und dem letzteren seiner kommerziellen Bedeutung nach einen Platz unmittelbar nach Schanghai einräumen würde.

V.] Die Weinkultur in Griechenland.

Piraeus, im Juli.

Wenn auch der Weinkultur in dem gegenwärtigen Griechenland der religiöse Hintergrund, den im Alterthum die Verehrung des Dionysos bildete, fehlt, wenn auch heute nicht mehr wie zu den Zeiten des Horaz in der abendländischen Poesie die Griechischen Weine (wie die von Chios, Lesbos, Samos oder Cypern) ihre überschwängliche Verherrlichung finden; der Ertrag der Rebe nimmt nach wie vor unter Produkten des Griechischen Landes die erste Stelle ein und fährt fort, ein wichtiges Objekt des Mittelländischen Handels zu sein.

Diese Bedingungen, denen diese Continuität und dieses Gedeihen der Weinkultur in dem Bereiche des Griechischen Festlandes, sowie der Inselwelt des Jonischen und Aegäischen Meeres verdankt werden, liegen wesentlich in den günstigen Temperatur- und Bodenverhältnissen.

Die sanften Abhänge und geschützten Ebenen des durch zahlreiche Buchten gegliederten, gebirgigen Festlandes, sowie die leicht zum Meer abfallende Abdachung und Ränder der Inselkette bieten für Weinpflanzung das möglichst geeignete Terrain.

Die regelmäßig wiederkehrende Temperaturhöhe des Jahres, welche in ihrem mittleren Durchschnitt für Attika 18 Grad Celsius, für Messenien 18,5, für Neugriechenland 17,5 und für die südöstlichen Inseln 19 bis 19,5 Grad Celsius beträgt, sofern es sich um geringe Seehöhen handelt, da auf Ebenen von 2000 Fuß Höhe der Weinbau schon sehr untergeordnet ist) läßt selbst an den ungünstigsten Stellen die Blüthe der Rebe (im April) nicht in Gefahr kommen und verbürgt die sichere, durch keine Regengüsse oder andere schädliche Witterungseinflüsse gefährdete Reife der Frucht.

Die Ausdehnung der Wein- und Korinthenpflanzungen in Griechenland nimmt von Jahr zu Jahr zu. Im Anfang dieses Jahrhunderts betrug dieselbe in dem alten Königreich 70 000 Stremmata (zu $\frac{1}{10}$ Hektar), 1860 bereits 645 560 Stremmata.

Nach den letzten offiziellen statistischen Erhebungen des Jahres 1879 kommen auf den Wein 825 558, auf die Korinthen 402 759, d. i. zusammen Stremmata 1 228 317, welche den 16. Theil des überhaupt angebauten Griechischen Landes (20$\frac{1}{2}$ Millionen Stremmata) ausmachen. Die neuen Wein- und Korinthenanlagen des Jahres 1879 betragen zusammen 54 600 Stremmata, und man darf annehmen, obwohl die Zahlen fehlen, daß in den letzten beiden Jahren der Zuwachs noch größer gewesen ist.

Nach vier- bis fünfjährigem Alter fängt die Pflanzung an, vollen Ertrag zu liefern.

Attika, Elis, Mantinea, Korinth, Santorin, St. Maura und Cephalonia repräsentiren das größte Weinlandareal. Die Korinthe wird am ausgedehntesten kultivirt in Patras, Elis, Korinth und Zante, dagegen findet sie auf Korfu, Cerigo in Nordgriechenland und auf den Inseln des Archipels keinen Boden. In neuester Zeit hat man angefangen, die Korinthe auch in Attika einzuführen.

Die Art und Weise des Pflanzens und der Behandlung der Griechischen Rebe hat manche Eigenthümlichkeiten. Nicht auf Hügeln und steilen Abhängen oder an Geländern, wie am Rhein, oder an Bäumen, wie in Unteritalien, sondern in den flachen, oft bis an das Meer sich erstreckenden Ebenen (Halipeda) und Abdachungen wird meistens (in Attika ausschließlich) die Rebe frei gezogen, so daß sie sich am Boden niederlegen, verbreiten und ihr Wasser zugeführt werden kann.

Nur auf den sieben Inseln werden die Reben an Stöcke des Wachholderbaums, welche 10 bis 12 Jahre halten, aufgebunden, auf den Inseln des Aegäischen Meeres auch terrassenförmig oder an den Mauern angepflanzt, welche als Einfriedigung der Ackerlandstriche (lorides) dienen, von denen sie nach der Ernte losgebunden und bis zur Fruchtreife auf den Boden niedergelassen werden.

Im Winter werden die Weinranken bis unten an den Stamm abgeschnitten, so daß nur ein kurzes Ende mit vier bis sechs Augen bleibt. Nach dieser Beschneidung entwickelt sich in den Weingärten eine große Thätigkeit; das ganze Terrain wird umgehackt und die Erde zwischen den Weinstöcken wegen der leichteren Bewässerung wellenförmig aufgehäuft.

Bis Anfang März muß diese Prozedur beendet sein, da Ende dieses Monats die Belaubung beginnt. Die Blüthezeit der Reben

liegt zwischen April und Mai. Die Reifezeit der Trauben richtet sich nach ihrer Art und der Lage der Pflanzungen. Die Weinlese in Attika beginnt Mitte September und dauert bis Mitte Oktober.

Man unterscheidet in Griechenland genau die Wein- (ἀμπελώνις) von den Korinthenpflanzungen (σταφιδώνις) wie auch die Weintraube (σταφύλι) von der Korinthe (σταφίς). Die Korinthe ist nämlich eine kleine dunkle, nicht zum Essen geeignete, an kleinen Stauden wachsende Frucht, auf deren Kultur, da sie den Hauptexportartikel Griechenlands bildet, große Sorgfalt angewendet wird.

Die Korinthenernte dauert etwa zwei Monate und beschäftigt Tausende von Menschen. Von Alters her galt als Beginn derselben das Fest des heiligen Elias, am $\frac{21.\ \text{Juli}}{5.\ \text{August}}$, und wird sie gewöhnlich mit einer Festlichkeit eingeleitet. Schon Monate vor der Ernte ziehen Kaufleute durch die Korinthenbesitzungen und kaufen durch notariellen Kontrakt und unter Vorausbezahlung den zu erwartenden Ernteertrag an. — Die Arbeiter für die Korinthenernte werden auch meistens im Voraus gegen Vorschuß gemiethet. Man unterscheidet drei Epochen der Lese: das proton, das devteron und das triton chéri. — Die eingelesene Frucht wird auf überall im Peloponnes befindlichen Tennen (Alonen) getrocknet. Regengüsse in dieser Zeit können großen Schaden anrichten, obwohl man sich jetzt auch durch Leinewandzelte gegen dieselben zu schützen gelernt hat. Die Korinthe, welche keinen Regen bekommen hat, abroché staphis, ist besonders werthvoll, die bebregména staphis, welche vom Regen gelitten hat und unansehnlich geworden ist, wird zur Weinbereitung benutzt und giebt den stärksten Wein „staphidites“ ab.

Nach Trocknung der Korinthen werden sie in Fässer gefaßt und nach Patras geschafft, wo sie, nachdem sie von den Zollbeamten nach Venetianischem Liter gewogen und für die Ausfuhr besteuert sind, auf die dort wartenden Schiffe eingeschifft werden.

Nach den letzten Berichten des Hauses Fels & Cie. in Patras betrug die Korinthenproduktion in Griechenland in runden Summen:

1850.....	73 000 000	Pfund,
1860.....	110 500 000	„
1870.....	116 000 000	„
1875.....	155 000 000	„
1878.....	216 000 000	„
1879.....	199 000 000	„
1880.....	195 000 000	„

was in 20 Jahren fast eine Verdoppelung ausmacht. Von diesen Erträgen wurden etwa 57 pCt. nach England,

0,8 „ „ Deutschland,
6 „ „ den Niederlanden,
6,8 „ „ Amerika,
3,8 „ „ Belgien und
28 „ „ Frankreich verschifft und zu dem schwankenden Preise von 26 bis 40 Schilling pro Tonne verkauft.

In dem Budget pro 1881 wird die Abfuhrabgabe für Korinthen (18 pCt nach dem Werth des 1000 Liter) zu 2 440 000 Dr., in dem pro 1882 dagegen zu 2 940 400 Dr. abgeschätzt. Die jährliche Weinproduktion in Griechenland beträgt 100 bis 150 Millionen Oka, welche, zu 30 bis 35 Lepta die Oka gerechnet, einen Werth von 30 bis 50 Millionen Drachmen repräsentiren. Es hat Jahre gegeben, wie z. B. das Jahr 1873, in dem der Ernteertrag so groß war, daß z. B. in Tripolitza die Leute nicht die Fracht bezahlen konnten, um den Wein fortzuschaffen, und (die Botsa = 2 Oka kostete nur 3 Lepta), man einen Theil des Weines auf dem Felde verfaulen lassen mußte.

Der Weinexport aus Griechenland nimmt seit einigen Jahren immer größere Dimensionen an, namentlich nach Frankreich wegen der Phylloxera; auch der Bezug nach Deutschland und Oesterreich hat zugenommen, wo zwei Firmen, Menzer in Neckargmünd und Archleb in Dobrenska in Böhmen, sich des Vertriebs der Griechischen Weine besonders annehmen.

An statistischen Daten der Weinausfuhr aus ganz Griechenland stehen nur bis zum Jahre 1876 Zahlen zur Verfügung, während der Weinexport von Piraeus bis 1881 sich verfolgen läßt.

Die Weinausfuhr aus Griechenland vom Jahre 1870 bis 1876 war folgende:

1870.....	2 814 980 Oka	=	881 240 Dr.
1871.....	2 817 515 „	=	711 532 „
1872.....	3 542 796 „	=	808 228 „
1873.....	4 718 401 „	=	1 611 113 „
1874.....	4 481 057 „	=	1 736 955 „
1875.....	4 549 294 „	=	1 137 323 „
1876.....	4 378 078 „	=	886 877 „

Im Jahre 1875 vertheilte sich der Export folgendermaßen:

Nach der Türkei.....	2 338 880	Oka,
„ Rußland	1 158 051	„
„ Italien.....	397 661	„
„ Oesterreich.....	350 269	„
„ Egypten.....	134 967	„
„ den Niederlanden	8 673	„
„ Frankreich	8 444	„
„ Deutschland.....	7 392	„
Summa	4 549 294	Oka

und in den anderen Jahren nach den verschiedenen Ländern ungefähr nach demselben Verhältniß.

Die Weinausfuhr aus dem Piraeus von 1877 bis 1881 enthält folgende Uebersicht:

	Egypten	England	Frankreich	Italien	Oesterreich	Rumänien	Rußland	Türkei	Summa Drachmen
1877..	2 833	165	2 690	103	3880	—	—	2 562	12 233
1878..	1 740	670	637	350	274	—	20	8 188	11 929
1879..	10 030	1290	2 290	1400	3500	50	2170	13 141	33 851
1880..	8 370	1770	2 316	3060	4788	25	110	6 839	27 318
1881..	6 150	3230	12 065	147	6483	1650	90	5 268	35 083

Es giebt in Griechenland eine große Mannigfaltigkeit von Traubensorten, von denen einige hauptsächlich zur Weinbereitung, andere zum Essen dienen. Im Sommer bildet nämlich oft eine Traube mit einem Stück Brod und Käse die Hauptmahlzeit des Volkes.

Der hiesige Botaniker Th. Orphanides hat seit einigen Jahren es unternommen, einen Katalog der Traubensorten Griechenlands anzufertigen, und soll bereits bis zu 700 Arten gekommen sein. — Die hauptsächlichsten in Attika vorkommenden Spezies (42) sind in den Jahren 1876/77 von dem Professor der Chemie der hiesigen Universität, Herrn Christomanos, untersucht und von denselben Mostanalysen gemacht worden. Nach dem Ergebniß derselben schwankt das spezifische Gewicht des Mostes zwischen 1,075 pCt. (Arapakia) und 1,185 pCt. (Monemvasia), der Zuckergehalt zwischen 12,571 pCt. (Arapakia) und 31,390 pCt. (Monemvasia), die Acidität zwischen 0,615 pCt. (Sideritis) und 0,195 pCt. (Rhasaki). Man kann in der Griechischen Weinproduktion drei Kategorien unterscheiden:

a. Die Naturweine, welche ohne weitere Veredlung am Orte erzeugt und gewissermaßen als Rohprodukt exportirt werden (Santorin, Milos, Euboea).

b. Die Imitation ausländischer Weine, zum Theil mittelst von verschiedenen Gegenden angekauften Mostes und

c. die Gewinnung spezifisch Griechischer Weine unter Beibehaltung ihrer Eigenthümlichkeiten.

Die verbreitetste und beim Volke beliebteste Weinsorte in Griechenland ist der sogenannte Resinatwein, welcher dadurch gewonnen wird, daß man, um die wasserhaltigen Weine dauerhaft zu machen, dieselben mit dem Harz der Strandkiefer (Pinus Halipensis) (etwa bis zu 2 pCt.) versetzt, wodurch wegen des Anhauens der Stämme den Waldungen großer Schaden zugefügt wird. — Der Resinatwein läßt sich nicht verschicken und wird am besten frisch vom Faß getrunken. In den Dörfern von Attika, im Peloponnes und in Nordgriechenland ist der Resinat gäng und gäbe. In Attika hat man meist den hellen, in Elis und Nordgriechenland den besseren rothen Resinatwein. Die vulkanischem Terrain entstammenden Inselweine verbinden sich nicht mit Harz und sind daher alle frei von Resin. Die Existenz und Verbreitung des Resinatweines im Alterthum steht außer aller Frage. Beweis hierfür ist der Pinienzapfen des Thyrsusstabes und mehrere Schriftstellen der Alten, die bisher wenig beachtet worden sind (Plutarch, Dioskorides).

Der Resinatwein ist eben der „gemischte Wein" der Alten *κρασί κατ' ἐξοχήν*, wie er heute noch heißt. Die Fremden, welche diesen Wein gewöhnlich nicht zu würdigen lernen, thun dem Resinatwein meistens Unrecht. Er ist von ein Allen, welche die Verhältnisse kennen, geschätztes und anerkannt gesundes Getränk.

Nach ihrer geographischen Herkunft kann man die Griechischen Weine eintheilen: in Siebeninselweine, Weine des Peloponnes, Weine des Aegäischen Meeres und in Attische Weine.

I. Die Siebeninselweine.

Korfu produzirt nur eine geringe Quantität weißer und rother Weine, welche nicht in den Handel kommen. Beliebt im Inlande dagegen ist der dunkelfarbige Wein von Ithaka, unresinirt und aromatisch, an „Affenthaler" erinnernd.

Cephalonien, dessen Weine schon im Alterthum großen Ruf hatten und auch im Mittelalter unter Venetianischer Herrschaft sehr gesucht waren, eignet sich vermöge seines kalkhaltigen Bodens von den sieben Inseln am besten für den Weinbau. Der größte Theil der Cephalonier Weine ist von Farbe hell.

Zu den hellen Weinen gehören:

a. Der Moskatwein, welcher hauptsächlich bei Luxuri angebaut wird und so edler Art ist, daß er sich nach zwei Jahren schon mit Sherry und Madeira vergleichen läßt und nach Italien und Egypten exportirt wird. Die jährliche Produktion soll sich auf etwa 480 000 Oka belaufen.

b. Der „Rombola", nach der Traube so benannt, ganz hell, fast farblos. Der Ertrag soll sehr groß sein, jährlich 2 bis 2½ Millionen Oka. Dieser Wein hat sich aber bisher zur See nicht versenden lassen.

Unter den dunkelfarbigen Weinen der Insel ragt der

c. Mavrodaphni hervor, welcher früher auch nicht verschickt werden konnte, jetzt aber in Folge richtiger, den lokalen Eigenschaften angemessener Behandlungsweise, namentlich in Folge Gründung einer unter der Aegide des Herrn Toole stehenden Weingesellschaft in großen Quantitäten nach Oesterreich, Frankreich und Italien exportirt wird.

Die jährliche Produktion von dunkelfarbigen Weinen Cephaloniens soll sich auf zwei Millionen Oka belaufen. Namentlich von Frankreich werden dieselben jetzt sehr gesucht, weil sie sich zum Verschnitt mit den aus Korinthen gewonnenen, hellen Weinen gut verwenden lassen, und wurde der Hektoliter mit 30 bis 35 Franken bezahlt. — Zante produzirt nicht so edlen Wein wie Cephalonien. Der dort erzeugte Wein ist meistens zu süß, außerdem geben die Produzenten dieser Insel sich bei der Zubereitung ihrer Weine meistens wenig Mühe. Daß aber auch dort ein gutes Produkt erzielt werden kann, haben die Probeflaschen gezeigt, mit welchen die Olympia-Ausstellung in Athen im Jahre 1876 beschickt wurde.

II. Die Weine des Peloponnes.

In Patras wurde zuerst im Jahre 1857 eine anonyme Griechische Gesellschaft für Weinproduktion mit einem Anlagekapital von 1 Million Drachmen gegründet, an welcher sich die Regierung auch mit 300 000 Drachmen an Aktien betheiligte, die sich jedoch bald wieder auflösen mußte. Ein Ueberbleibsel hiervon ist das Weinetablissement L. Sypsomos, welches noch Korinthenwein fabrizirt, und nach offiziellen Angaben eine jährliche Produktion von 70 000 Francs aufzuweisen hat.

Im Jahre 1870 gründeten die Herren Hamburger & Claus eine Deutsche Aktiengesellschaft für Weinproduktion: die „Achaia".

In der Nähe von Patras auf „Gutland" wurden die erforderlichen Etablissements angelegt und die Direktion einem Deutschen Weintechniker, Herrn Klipfel, übertragen. Die Thätigkeit der „Achaia" beschränkte sich von Anfang an auf die aus Korinthen gewonnenen Dessert- und Luxusweine, um so sicherer aber waren ihre von Jahr zu Jahr erzielten größeren Erfolge.

Die Produktion der Gesellschaft betrug nach den von derselben erhaltenen Daten:

1879..... 1200 Hektoliter,
1880..... 1500 „
1881..... 1800 „

von welchen, wie aus folgender Uebersicht hervorgeht, in jährlicher Progression der Hauptexport sich nach Deutschland und Skandinavien richtet:

	1. Februar 1879 bis 1. Februar 1880 Hektoliter.	1. Februar 1880 bis 1. Februar 1881 Hektoliter.	1. Februar 1881 bis 1. Februar 1882. Hektoliter.
Deutschland	646,05	993,96	1132,83
Oesterreich	8,14	40,27	49
Schweiz	2,16	1,39	16,38
Niederlande	0,81	9,63	—
Dänemark	55,71	60,39	40,68
Italien	0,18	—	—
England	17,55	4,14	7,87
Skandinavien	10,39	28,39	43,92
Frankreich	18,18	2,87	—
Türkei	2,16	—	—
Rußland	0,09	51,66	8,77
Afrika	4,09	1,39	4,23
Griechenland	105,56	93,78	67,41
Belgien	—	0,05	2,65
Kanada	—	0,05	5,04
	871,77	1287,97	1378,78

Nach der vorliegenden Preisliste hat die Achaia folgende Marken:

		pro 100 Kilogr. Mark	pro Flasche Mark
Weißer Malvasier, Gutland-Gewächs	weiß-gold	175	2,50
Rother „ „ „	blau-gold	150	2,20
Malvasier, weiß	blau-silber	110	1,75
„ roth	roth-gold	110	1,75
Achaia, Griechischer Sherry		110	1,75
Mavrodaphni (Griechischer Port)		110	1,75

(Preise frei ab Schiff in Triest oder Hamburg u. s. w.)

Die Weine der „Achaia" können sich den besten ähnlichen, spanischen und portugiesischen an die Seite stellen, sind besonders wegen ihrer Reinheit und hygienischen Wirkung geschätzt und auch auf der letzten Pariser Ausstellung durch die goldene Medaille ausgezeichnet worden.

Außerdem produzirt die „Achaia" einen Griechischen dickfüßen Weißwein, welcher als Verschnittwein nach Deutschland, Skandinavien und Rußland (180 Mark für 100 Kilogramm frei Hamburg oder Triest) exportirt wird.

Korinth.

Im Jahre 1867 wurde von den Gebrüdern Tripos in Neukorinth mit kleinem Anlagekapital eine Weinfabrik gegründet. Durch richtige Grundsätze über die hiesige Weinproduktion hat sich das Etablissement allmälig erweitert. Seit 1875 unter der Firma Th. Tripos & Cie. bestehend, hat es 1878 noch ein zweites Etablissement bei dem alten Nemea (Hagios Georgios) errichtet, und sowohl dort wie bei Korinth eigene Weinpflanzungen erworben. — Tripos fabrizirt hauptsächlich zwei Sorten: einen ausgezeichneten Korinthenwein und einen guten herben Tafelwein (Acrocorinthos).

Die jährliche Produktion wird auf 200 000 Oka veranschlagt, von welchen der größte Theil nach Egypten, Rußland und auch nach Deutschland geht.

III. Die Weine der Inseln des Aegäischen Meeres.

Von allen Inseln des Aegäischen Meeres verdient sowohl, was die Produktion, als den Export betrifft, die größte Aufmerksamkeit die Insel

Santorin.

Nach den offiziellen Abschätzungen gehören allein 32 707 Stremmata von der Insel dem Weinbau an, während für andere Pflanzungen dort etwa 2700 Stremmata verwendet werden. Der jährliche Ertrag der Insel schwankt zwischen 2 bis 3 Millionen Oka.

Die Ausfuhr betrug nach amtlichen Ermittelungen:

1877.....	735 270	Oka,
1878.....	2 338 032	„
1879.....	1 838 256	„
1880.....	2 508 000	„
1881.....	2 581 000	„

von welcher der größte Theil nach Rußland, der Türkei und nach England — auch ein Quantum von etwa 10 000 Oka nach Deutschland — exportirt wurde.

Nach der Tradition werden in Santorin die Trauben nach der Lese mehrere Tage der Sonne ausgesetzt und auf den Balkons, den Dächern oder dem Boden ausgebreitet. Ebenfalls pflegt man kurz vor der Ernte den Stengel umzudrehen oder einzuknicken, so daß der Saft der Wurzel nicht mehr aufgenommen wird, das Wasser verdunstet und der Traubensaft konzentrirter und intensiver wird.

Von solchen getrockneten Beeren wird vor Allem

a. der vino santo gewonnen, feurig, dunkelroth und süß.

Außerdem giebt es:

b. vino di Baco, von hellrother Farbe, welcher von nicht der Sonne ausgesetzten Beeren gewonnen wird, und

c. den vino di Notte, Nachtwein, herbe und hell, welcher in der Nacht vor Aufgang der Sonne gekeltert wird, da er sonst rothe Farbe bekäme.

d. Der sogenannte „Xenológos" süß, hell und aromatisch.

⅔ der in Santorin produzirten Weine sind herbe und leicht stimulirt, ⅓ intensiv süß.

Seit einigen Jahren haben auch die Franzosen angefangen, Santorinwein aufzukaufen, in Folge dessen derselbe etwas im Preise gestiegen ist. Die Vacella zu 52 Oka kostete 1880 20 Drachmen, die Oka 41 Lepta. Dazu zahlt jede Oka 3 Lepta Export- und 1 Lepta Wegesteuer bis zum Meere, so daß die Oka auf 45 Lepta zu stehen kam. Im vorigen Jahre hat außerdem ein großer Weinexport von Santorin nach Malta stattgefunden. — Die Weinbereitung ist in Santorin noch außerordentlich primitiv. Es sind mehrfach ganze Versendungen durch die schlechte Behandlungsweise verdorben worden. Nicht selten greift man zu dem Mittel, den schon sehr weingeisthaltigen Wein noch weiter mit Sprit zu versetzen, um überhaupt den Transport zu ermöglichen.

Von verschiedenen Seiten wird in Santorin das Bedürfniß gefühlt, daß eine Reform in der dortigen Weinfabrikation eintreten und auswärtige mit den neuesten Erfahrungen der Wissenschaft vertraute Weintechniker dorthin berufen werden müssen.

Die meisten auf den übrigen Cykladen produzirten Weine, z. B. auf Milos, sind alle dem Santorin sehr ähnliche Dessertweine.

Paros und Naxos erzeugen dagegen auch einen schmackhaften, sowie Keos einen braunen aromatischen Tischwein, welche Weine wegen ihrer Billigkeit von den unteren Schichten des Volkes viel getrunken werden.

Euboea

war schon im Alterthum eine durch ihren Weinreichthum berühmte Insel. Der Euboeawein hat mit dem von Attika den Vorzug, daß er, während die meisten anderen Griechischen vulkanischem Boden entstammen, Weine feuriger Natur und nur zum Dessert zu verwenden sind, leichter und für die Tafel geeignet ist.

Die Weinkultur der Insel hat in den letzten Jahren durch Erweiterung der Anpflanzungen, welche sich wie ein Garten um die ganze Insel herumziehen, enorme Fortschritte gemacht. Namentlich sind es die Franzosen, die seit einiger Zeit auf die dunkelfarbigen Weine von Euboea ein Auge geworfen haben. — Seit 1873 hatte schon der Griechische intelligente Gutsbesitzer Herr Petsali auf seinem im Nordwesten der Insel bei Karystos gelegenen Besitzthum, dem von Homer wegen seines Weines schon gepriesenen (Ilias 2, 537) Histiaea sich der Weinfabrikation gewidmet und in dem mit obigem Citat auf der Etiquette versehenen *Πολυστάφυλος Ἱσταιῶς* einen aromatischen, leichten rothen und hellen Tischwein erzeugt. Der Histiacos wird an der Griechischen Tafel der besten Häuser hier vielfach getrunken und von demselben jährlich etwa

45 000 Oka Roth- und
5 000 „ Weißwein

nach dem Auslande (nach Rußland und Frankreich) exportirt.

Ein zweites, größeres Weinetablissement ist vor drei Jahren, 1879, auf der Westseite der Insel, in Aliveri, von den Gebrüdern Abazopulos angelegt worden. Dieses neue Etablissement produzirt leichte, rothe und weiße Tischweine und versendet sie in großen Quantitäten

sowohl nach dem In- als nach dem Auslande. Das Hauptdepot der Herren Abazopulos ist in Piraeus. Außerdem hat es drei kleine Depots in Athen, eins in Volo, eins in Syra und eins in Marseille.

An der Ostseite der Insel ist das sonst durch seine Kohlenbergwerke bekannte Kumi sehr für die Weinkultur geeignet. Während die andern Weingärten nur 6, 8, 10, höchstens 12 Fässer Most liefern, werden in Kumi 25 erzeugt. Seit Jahren war daher die Produktion sowie der Export ein großer. Mehrere Jahre hindurch bezog der bekannte Weinhändler Solon in Athen auch von hierher seinen Most.

Vor drei Jahren haben zwei Französische Gesellschaften in Kumi Gebäude errichtet, welche ihre Vertreter dort alljährlich hinsenden, um überall auf der Insel den Most aufzukaufen, bevor noch der Bauer denselben nach der gewohnten Weise mit Harz versetzt.

Der Weinexport von Kumi betrug nach amtlichen Daten:

1877.....	1 694 352	Oka,
1878.....	2 338 032	„
1879.....	1 838 256	„
1880.....	2 508 000	„
1881.....	2 581 000	„

Die Oka kostete 31 bis 38 Lepta.

Die Erwartungen für die Ernte 1882 sind sehr große.

IV. Die Weine Attikas.

Attika war von Alters her eine weinergiebige Provinz.

Das erste Etablissement für Weinbereitung in Attika wurde in dem 1½ Meilen von Athen gelegenen Dorfe Kephissia im Jahre 1852 von Georgandas angelegt, welcher, Französische Muster nachahmend, einen aromatischen Weißwein und einen leichten, rothen Tischwein erzeugt.

Das Etablissement produzirte jährlich etwa 50 000 Oka, ist aber in der letzten Zeit etwas ins Stocken gerathen.

Ein ähnliches, kleines Weinetablissement gründete an demselben Orte der Zahnarzt Casaretti, welcher vor einiger Zeit seine Weingärten an den Demarchen von Athen, Demitrio Soutzo, verkaufte, welcher jährlich einen herben (sec) Rothwein mit 12 bis 14 pCt. Alkohol, sowie einen weißen Heraklionwein erzeugt, der dem Wiener Heiligenkreuzer fast gleichkommt. (Jährliche Produktion etwa 35 000 Flaschen). Das bedeutendste Weinetablissement von Attika ist das von Solon & Söhne in Athen, welches, vormals Most von Kumi aufkaufend, jetzt aber Besitzer ausgedehnter Weingärten in Attika, nach Französischem System einen Petit Bordeaux und Graves côte de Parnes, einen süßen Muskat, sowie aromatischen Weißwein, Vin de Phalère erzeugt. Die Produktion des Etablissements, welches vor fünf Jahren 60- bis 70 000 Oka betrug, ist auf 120- bis 150 000 gestiegen. Solon ist jetzt im Begriff, sich ½ Meile von Athen bei Cucovaones ein zweites Etablissement auf größerer Basis einzurichten, welches seiner Vollendung bereits entgegen geht.

Im Verkauf kostet bei Solon der vierjährige Wein 1 Drachme die Oka; in der Flasche mit Etiquette 1,30 Drachmen, der einjährige Wein die Oka 70 Lepta.

Neben Solon verdient als Weinfabrikant auch Zaglopulos genannt zu werden, welcher Trauben in der attischen Ebene ankauft und verarbeitet. Jährliche Produktion beläuft sich auf 50- bis 80 000 Oka. Zwei Sorten: vin rouge d'Attique, herbe, und vin blanc d'Attique, aromatisch. Im vorigen Jahre exportirte er unter Anderem 30 000 Oka Wein nach Tunis. In der Attischen Ebene (Mesogeia), zwei Stunden von Athen bei Lascaruda (Chravatti), befindet sich das Weinetablissement von Theophilates, welcher jährlich etwa 100 000 Oka, sowohl rothen als weißen Wein produzirt.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient das Etablissement der Gebrüder Oekonomos, welches im Jahre 1878 in Kyseli, eine halbe Stunde von Athen, auf dem Wege nach Patisia angelegt wurde.

Dasselbe hat in der kurzen Zeit seines Bestehens gute Erfolge gehabt und scheint noch größere zu versprechen.

Die Gebrüder Oekonomos haben nämlich mehrere Jahre den Weinbau in Deutschland theoretisch und praktisch studirt. Sie erzeugen zwei Sorten, einen rothen und einen weißen Tischwein, welch letzterer besonders beliebt geworden ist. Die Firma selbst besitzt keine Weinberge, sondern kauft die Trauben in Elis, wo sie ein Magazin, und auf Milos, wo sie eine Sukkursale hat, sowie in Attika auf.

Die Produktion betrug:

1878 bis 1879.....	100 000	Oka,
1879 „ 1880.....	130 000	„
1880 „ 1881.....	135 000	„
1881 „ 1882.....	210 000	„

ein Fünftel ist Weißwein, welcher nur aus Attika stammt.

Einen ausgezeichneten und darum nennenswerthen Wein, weil er nicht von der Absicht ausgeht, Französische Weinimitationen zu fabriziren, sondern einen echten Griechischen Naturwein, der bis jetzt in Euboea und selbst in Attika noch gänzlich unbekannt ist, erzeugt der Direktor des am Fuße des Parnas gelegenen Königlichen Landgutes Tatoi, Herr Münter, welcher von seinen sorgfältig gepflegten, noch jungen Pflanzungen schon dieses Jahr eine reiche Ernte erwarten darf. Etiquette: „Château de Dékélée".

Mit den größeren, oben aufgezählten Weinetablissements ist meistens gleichzeitig eine Liqueur- und Alkoholfabrikation verbunden; namentlich bringt Solon alle Sorten von Liqueuren auf den Markt.

Daß der umgestandene Attische Wein auch einen guten Essig abgiebt, verdient wohl nicht erst besonderer Erwähnung.

Die Menge und Mannigfaltigkeit der Griechischen Weine lassen erwarten — so lange Griechenland von der Phylloxera noch befreit bleibt, deren Eindringen bisher durch die Strenge der hiesigen Gesetze verhindert worden ist — daß der große Aufschwung, welchen die Weinindustrie hier in den letzten drei Jahren genommen hat, sich fortsetzen wird. Indessen läßt sich nicht leugnen, daß auf dem Gebiete der Griechischen Vinifikation noch weit bedeutendere Erfolge erzielt werden könnten, namentlich wenn mit größeren Mitteln gearbeitet und eine den neuesten Fortschritten der Wissenschaft Rechnung tragende und zugleich die lokalen Verhältnisse berücksichtigende Fabrikationsmethode eingeführt würde.

Vor Allem müßte man aufgeben, nur Imitationen fremdländischer Marken erzielen zu wollen, statt die natürlichen Eigenschaften des Landesprodukts zu verbessern und weiter zu entwickeln.

Sodann müßte sich die Erkenntniß immer mehr Bahn brechen, daß zu einem rationellen Betrieb inländischer Weinfabrikation es nicht genügt, Weine überall anzukaufen und darauf zu verarbeiten.

Um eine Tradition der Fabrikation und ein charakteristisches Produkt zu erzielen, ist eine Stabilität der Bezugsquellen, der Erwerb eigener Besitzungen nöthig, allein schon aus dem Grunde, um Pflege und Lese der Trauben überwachen zu können.

Die Rentabilität eines größeren Weinunternehmens in Griechenland, mit den nöthigen Mitteln eingeleitet und in der rechten Weise angefaßt, würde, nach dem Urtheile hiesiger kompetenter Fachleute außer Frage stehen. Wenn irgendwie derartige Projekte vorliegen, so würde es sich empfehlen, zuvor einen mit der Weinfabrikation vertrauten Techniker nach Griechenland zu entsenden, womöglich wäh-

rend der Lesezeit, um an Ort und Stelle die einschlägigen Verhältnisse eingehend zu prüfen.

Kürzlich hat sich hier eine neue Griechische Weingesellschaft mit einem Anlagekapital von angeblich einer halben Million Drachmen gebildet, um die Weine der Attischen Ebene um Spata, Koropi und Marcopulo herum auszubeuten, wo in einer Ausdehnung von 80- bis 100 000 Quadratmetern ein junger, der Pflanzung nach nicht über 5 Jahr alter, weißer, sehr wässeriger, kaum gefärbter Wein wächst, aus dem hauptsächlich der Attische Retsinat gemacht wird.

V.]

Patras.

Jahresbericht für 1881.[1])

Das abgelaufene Jahr war für den Korinthen-Ausfuhrhandel weniger günstig als die beiden vorhergegangenen, da in Folge einer außerordentlich großen Ernte ein fortdauernder Preisrückgang eintrat. Der Einfuhrhandel hat sich wieder etwas mehr belebt, seitdem die Grenzfrage erledigt ist; da bei der großen Ernte und den verhältnißmäßig hohen Preisen der Korinthen viel Geld ins Land kam, so hat sich namentlich bei den Landbesitzern eine bedeutende Prosperität geltend gemacht.

Einfuhrhandel.

Die unten beigefügte erste Uebersicht enthält eine Zusammenstellung der hauptsächlichsten Artikel der Einfuhr mit ungefährer Werthangabe nach zollamtlicher Schätzung. Zufolge derselben betrug der Gesammtwerth der Einfuhr 16 560 600 neue Drachmen oder Franken, gegen 15 146 440 Franken im Jahre 1880.

Die Zunahme (reichlich 1 400 000 Franken) vertheilt sich vorzüglich auf baumwollene Gewebe, Spiritus und Likör, Kolonialwaaren, was dem lebhafteren Geschäft nach Beendigung des Grenzstreites und den sehr kleinen Lagern vorher zuzuschreiben ist, und Schwefel, in Folge stärkeren Verbrauchs während des sehr regenreichen Frühsommers.

Abnahme in der Einfuhr zeigen vor Allem seidene Gewebe, Metalle, Droguen, Glaswaaren, Möbel, in Folge der während der politischen Unsicherheit brachliegenden Geschäfte, und Petroleum, wovon größere Posten aus Piräus hier eingeführt wurden, die nicht in der Tabelle enthalten sind.

Im großen Ganzen ist die zollamtliche Statistik mit Vorsicht aufzunehmen. So ist z. B. unter der Rubrik Quincaillerie- und Bijouteriewaaren der Werth der Einfuhr mit nur 8474 Franken aufgeführt, während erstere schon allein mehrere Hunderttausend Franken repräsentirte. In der Ausfuhrliste figurirt Wein mit 15 007 Franken, während die „Achaia" allein für das Zehnfache dieses Betrages Wein ausführte.

Die früher schon mehrfach angeführten Bestrebungen behufs Erlangung eines Transitlagers für den hiesigen Hafen sollen binnen Kurzem zur Genehmigung dieses Punktes führen.

Die Einfuhr aus Deutschland ist in der amtlichen Uebersicht, wie gewohnt, in derjenigen aus Triest inbegriffen, und es ist keine wesentliche Veränderung zu bemerken, mit Ausnahme von Deutschem Paraffin, dessen Konsum in steter Zunahme begriffen ist. Hauptartikel sind, wie bisher, baumwollene Kleider- und Möbelstoffe, Bänder aus Barmen 2c., wollene Tuche aus Sachsen und Schlesien, seidene und leinene Gewebe aus Rheinpreußen, halbwollene Stoffe aus Sachsen und Schlesien 2c., Eisenwaaren, Quincaillerie 2c. aus Rheinpreußen und Nürnberg.

Ausfuhrhandel.

In der am Schlusse befindlichen zweiten Uebersicht sind die im Hafen von Patras selbst verschifften Waaren zusammengestellt. Deren Werth betrug 19 369 270 Franken gegen 13 534 348 Franken im Vorjahre.

Ueber die einzelnen Artikel ist Folgendes zu bemerken:

Korinthen. Die Ernte der Morea ertrug im Jahre 1881 etwa 106 500 Tonnen von 1000 Kilogramm, auf den Jonischen Inseln etwa 18 500 Tonnen, zusammen etwa 125 000 Tonnen, gegen etwa 92 000 Tonnen im Jahre vorher.

Hiervon wurden bis Ende des Jahres verschifft:

etwa	62 000 Tonnen	nach	England,
„	7 400 „	„	Belgien und den Niederlanden,
„	2 100 „	„	Triest,
„	6 000 „	„	den Vereinigten Staaten von Amerika und Canada,
„	3 000 „	„	Deutschland direkt (Hamburg),
„	20 000 „	„	Frankreich,
„	1 000 „	„	verschiedenen Ländern,
etwa	101 500 Tonnen.		

Der Rest blieb noch im Lande und kommt erst im Frühjahr 1882 nach und nach zur Verschiffung.

Die Ernte von 1881 war um 33 000 Tonnen größer als die vorhergegangene, und um über 25 000 Tonnen größer als die ertragreichste vorher. Sie wurde ganz gesund hereingebracht und dürfte an Qualität und Haltbarkeit zu den ausnahmsweise guten zählen. Trotz des großen Quantums wurden die Preise sehr hoch eröffnet, da von allen Seiten Nachfrage kam. Es wurden für Erstlinge bis zu 28 Mark pro 50 Kilogramm bezahlt; später gingen die Preise stetig zurück bis auf 20 Mark zu Ende des Jahres. Im Frühjahr 1881 waren sie noch weiter gefallen, und am 22. April wurden nominell 19 Mark pro 50 Kilogramm notirt, frei an Bord in Griechenland.

Valonea (Knoppern). Die Ernte war sehr gut und ertrug 7000 bis 8000 Tonnen, welche zu 26 bis 30 Mark rasch abgingen.

Olivenöl wurde in Folge von Mißernte fast gar nicht exportirt.

Schaffelle weisen eine große Zunahme in der Ausfuhrliste auf, die großentheils Deutschland (Leipzig) zu gute kam. Der Preis war 1,20 bis 1,40 Mark für das Stück.

Wein. Die Deutsche Aktiengesellschaft für Weinproduktion „Achaia" hatte auch verflossenes Jahr eine Vergrößerung ihres Absatzes zu verzeichnen und steht im Begriff, ihr Aktienkapital zu erhöhen. In Folge der Mißernte durch zu große Trockenheit sind die Preise hier im Allgemeinen gestiegen und die genannte Gesellschaft hat ihre Notirungen um 10 pCt. gesteigert. Auf den Inseln wurde wieder stark für Frankreich gekauft.

Die behufs Verhütung der Einschleppung der Phylloxera ergriffenen Maßregeln handhabt die Regierung auf das strengste, und das Land ist bis jetzt davon verschont geblieben.

---

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 514.

Die Schiffsfrachten waren höher als im Vorjahre und schwankten zwischen folgenden Sätzen:

für Dampfschiffe nach	London	17½ und 35	Schill.	Engl.	für das Engl. Ton Bruttogewicht, nebst 10 pCt. Primage,
„ „ „	Liverpool				
„ „ „	New-York	30 „ 40	„	„	
„ „ „	Hamburg direkt	25 „ 33	„	„	
„ „ „	Hamburg über London	25 „ 40	„	„	
„ Segelschiffe	„	Marseille und Cette 15 und 20 Franken für 1000 Kilogramm, nebst 5 pCt. Primage,			
„ „	„	Rouen 25 und 35 Franken für 1000 Kilogr., nebst 5 pCt. Primage,			
„ „	„	New-York 25 Schill. Engl. für das Englische Ton Netto.			

Es kamen mehrere kleine Französische Dampfschiffe, welche hier und in der Provinz Korinthen für Südfrankreich luden.

In Hafenspesen und Quarantäne-Maßregeln sind keine Veränderungen eingetreten.

Der Bau des hiesigen Hafens schreitet rüstig fort; die Dauer der ganzen Arbeit ist auf fünf Jahre festgestellt.

Kurse.

Der Durchschnittskurs der Wechsel auf London, zahlbar bei Sicht, war im Jahre 1881 etwa 28,85 alte Drachmen für 1 Pfd. Sterl., gegen im Vorjahre 28,95 Drachmen.

Die Schwankungen der ausländischen Kurse bewegten sich innerhalb folgender Grenzen: London, 3 Monate dato, zwischen 27,95 und 30,30 alte Drachmen für 1 Pfd. Sterling; Paris, Lyon und Marseille, 3 Monate dato, zwischen 111½ und 121 alte Drachmen für 100 Franken; Berlin, Hamburg und Frankfurt a. M., 3 Monate dato, zwischen 136½ und 149 alte Drachmen für 100 Mark; Wien und Triest, 3 Monate dato, zwischen 245½ und 251½ alte Drachmen für 100 Gulden; Zwanzigfrankenstücke variirten zwischen 22,60 und 24 alte Drachmen für das Stück im Preise.

Diskonto.

Der Diskonto schwankte zwischen 7 und 9 pCt. für erstes und zwischen 10 und 12 pCt. für zweites Papier.

Folgende sind die Notirungen am 22. April 1882 der Aktien der bedeutendsten finanziellen Etablissements Griechenlands:

Nationalbank 4410 alte Drachmen für 1000 Drachmen Nennwerth (Dividende für 1881 255 Drachmen pro Aktie).

Jonische Kreditbank 370 alte Drachmen für 175 Drachmen Nennwerth (Dividende für 1881 6 pCt.).

Jonische Bank (Hauptsitz in London) 22 Pfd. Sterl. in London für 25 Pfd. Sterl. Nennwerth (Dividende für 1881 6 pCt.).

Laurion-Gesellschaft (Bergwerk) 171 Franken für 140 Franken Nennwerth (die Dividende für 1881 ist hier noch nicht bekannt).

Industrie.

Neue Etablissements sind hier am Platze nicht entstanden. Die Baumwollspinnereien arbeiteten gut, doch bleibt ihr Geschäft immer nur ein beschränktes.

Post und Telegraphie

gingen im verflossenen Jahre eher zurück als vorwärts. Die Englische Gesellschaft „Castern Telegraph Company" steht mit der Griechischen Regierung in Unterhandlung betreffs Legung eines direkten Kabels zwischen Zante und Patras unter Englischer Direktion. Ein solches würde für unsern Platz von großem Nutzen sein, namentlich weil seit März 1882 das direkte Kabel Corfu—Triest in Betrieb gesetzt ist.

Straßenbau.

In diesem herrschte im Berichtjahr mehr Leben; an der Straße nach Calaorita wurde fleißig weitergearbeitet, und es sind namentlich viel Vizinalwege in der Nähe der Stadt angelegt worden. Ueberhaupt hat die Munizipalität noch nie so viel Eifer entwickelt als im verflossenen Jahre; zwei große Markthallen wurden dem Verkehr übergeben und zwei weitere sind im Bau begriffen.

Verkehrsübersichten.

1. Werth der Einfuhr im Hafen von Patras im Jahre 1881.

	Neue Drachmen oder Franken.
Garne, Litzen 2c.	352 296
Gewebe:	
baumwollene	3 531 247
wollene	1 511 834
leinene	317 312
seidene	133 497
Metalle	583 607
Sprit und Likör	342 845
Quincaillerie- und Bijouteriewaaren	8 474
Getreide und Mehl	3 376 351
Droguen und Farbwaaren	83 444
Felle	129 639
Spielkarten, Papier und Bücher	180 774
Glas und Glaswaaren	75 899
Wachs, Lichte 2c.	183 161
Hanf, Seilerwaaren 2c.	151 689
Möbel	60 806
Hüte, Feß (rothwollene Mützen) 2c.	149 077
Kolonialwaaren	1 395 128
Waffen	38 327
Eingesalzene Eßwaaren und Stockfisch	525 958
Schwefel	300 105
Petroleum und anderes Oel	553 307
Holz	1 259 364
Verschiedenes	1 316 479
Zusammen...	16 560 600

Davon kamen aus:

England	für	6 572 852 Franken,
Oesterreich	„	4 701 146 „
Frankreich	„	416 589 „
Italien	„	811 025 „
Rußland (Getreide)	„	923 376 „
der Türkei	„	1 200 728 „
Rumänien (Getreide)	„	1 426 707 „
den Vereinigten Staaten von Amerika (Petroleum)	„	508 177 „

2. Werth der Ausfuhr aus dem Hafen von Patras im Jahre 1881.

	Neue Drachmen oder Franken.
Korinthen	18 104 046
Valonea (Knoppern)	193 186
Felle	972 199
Feigen	17 325
Tabak	7 470
Oel	5 940
Galläpfel	178
Cedraten	286
Wein	15 007
Wolle	31 590
Verschiedenes	22 043
Zusammen...	19 369 270

Davon gingen nach:

England	für	9 770 108 Franken,
Oesterreich	„	981 105 „
Frankreich	„	4 964 377 „
Italien (Korinthen)	„	61 297 „
der Türkei	„	23 183 „
Deutschland (Korinthen)	„	243 229 „
Rußland (Korinthen)	„	431 „
den Vereinigten Staaten von Amerika (Korinthen)	„	3 325 000 „

3. Schiffsverkehr im Hafen von Patras im Jahre 1881.

Nationalität.	Eingang.		Ausgang.	
	Schiffe.	Register-Tonnen.	Schiffe.	Register-Tonnen.
Britische	129	114 634	132	115 564
Oesterreichische	108	68 432	108	68 432
Deutsche	1	700	1	700
Griechische (einschließl. Küstenfahrer)	3 587	95 639	3 632	96 197
Italienische	67	5 656	59	4 976
Französische	7	2 956	7	2 956
Russische	1	250	1	250
Türkische	5	236	5	236
	3 905	288 503	3 945	289 311

Das Deutsche Fahrzeug war die „Sekunda" der Flensburger Dampfschifffahrts-Gesellschaft von 1869. Dasselbe kam in Ballast von Corfu und ging mit Korinthen nach Hamburg.

Von nichtdeutschen Schiffen ging nach Deutschland (Hamburg) ein Britisches mit Korinthen und Wein.

V.]

Corfu.

Jahresbericht für 1881.[1])

Gesetzgebung.

Die für Griechenland so wichtigen politischen Ereignisse lassen es begreiflich erscheinen, daß die Handels-Gesetzgebung des Jahres nur Folgendes aufzuweisen hat:

Der Konsularvertrag vom 15./27. November 1880 mit Italien ist unterm 26. März 1881 a. St. Gesetz geworden;

Eine Königliche Verordnung vom 3. Mai 1881 schließt die Einfuhr von Kartoffeln vom Auslande überhaupt aus, erläßt dagegen die geforderte Reinigung gebrauchter Gefäße.

Die Einführung der neuen Drachmen- bezw. Franken-Währung ist abermals um ein Jahr vertagt.

Dem im vorjährigen Berichte erwähnten Uebelstande bezüglich der Oelverladungsanstalt ist noch nicht abgeholfen.

Schifffahrt.

In der Bewegung der regelmäßigen Postdampfer fand gegen das Vorjahr keine Veränderung statt. Von Frachtdampfern kamen 84 von 66 838 Tonnen ein (hiervon ein Deutscher), gegen 74 von 61 148 in 1880.

Während im Vorjahre mehrere Ankünfte mit Getreide vorkamen, entspringt die stärkere Bewegung dem Raumbedarfe für Oelausfuhr und den Bezügen der Griechischen Regierung von Kriegsmaterial.

Von Segelschiffen kamen ein:

größere von über 30 Tonnen (worunter 2 Deutsche)	291	von 32 539	Tonnen,
Küstenfahrer	621	„ 9 472	„
zusammen...	912	von 42 011	Tonnen.

21 Segelschiffe kamen in Ballast.

Von Dampfschiffen kamen ein: 723 (darunter 1 Deutsches) von 618 021 Tonnen.

Die überhaupt ein- und ausgegangenen 3 Deutschen Fahrzeuge brachten Steinkohle und Eisen in Ballast wieder mit.

Noch mit den Ottomanischen zusammengerechnet, erschien die neue Montenegriner Flagge auf 5 Küstenfahrern mit 97 Tonnen. Die allgemeine Abnahme der Segelschifffahrt zeigt sich somit auch in unserm Hafen.

Einfuhr.

Der reichliche heimische Ertrag in 1880 setzte der im Vorjahre nöthigen Einfuhr von Getreide erhebliche Schranken, obwohl immerhin mehr als die Hälfte des Bedarfs vom Auslande gedeckt werden muß. Dagegen befand sich, Dank der guten Oelernte, die Insel in der Lage, überhaupt sich ausgedehnteren Genuß fremder Erzeugnisse zu gönnen, so daß die Einfuhr im Ganzen den Durchschnitt von etwa 10 Millionen Drachmen Werth überschritten haben wird. Amtliche Nachweise fehlen noch. In Art und Herkunft ist keine wesentliche Veränderung bemerklich, nur England scheint nach dem Ausfalle im Vorjahre wieder stärker betheiligt. Die Zahlungsfähigkeit ließ nichts zu wünschen übrig. Zwei Fallimente im Manufakturwaaren- und Lederhandel kamen kundiger Seite nicht unerwartet.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 531.

Ausfuhr.

Der laut vorjährigem Bericht auf kaum 150 000 Barili geschätzte Ertrag der Olivenölernte 1880/81 stellte sich schließlich doch noch höher.

Die Verschiffungen in 1881 betrugen:

8 761	Barili	nach	Triest,
60 527	„	„	Venedig (hiervon 976 Barili in Transit nach Deutschland),
3 554	„	„	anderen Italienischen Häfen,
11 230	„	„	England mit Dampfschiffen,
3 300	„	„	„ Segelschiffen,
4 715	„	„	„ für Order (hiervon nachweislich 1128 Barili, nebst den die andere Hälfte der Ladung bildenden etwa 1100 Barili Albaneser Oel nach Rotterdam, bezw. Elberfeld-Barmen),
7 654	„	„	Norddeutschland (hiervon 1011 Barili direkt nach Hamburg),
1 535	„	„	Nordrußland m. indirekten Dampfschiffen,
8 923	„	„	Südrußland,
914	„	„	der Levante, Griechenland ꝛc.,
111 113	Barili.		

Hierzu:

9 111	Barili	schon im Jahre 1880 ausgeführt,
etwa 14 776	„	Lokalverbrauch pro 1881,
„ 30 000	„	Vorrath am 31. Dezember 1881,
165 000	Barili	gesammter Ernteertrag 1880/81.

Zu bemerken ist, daß sowohl in der Ausfuhr des Berichtjahres, als in dem Vorrath am Schlusse desselben noch kleine Reste 1878/79er Oels enthalten waren.

Die Preise, im Anfang des Jahres auf etwa 70 Mark für 100 Kilogramm, frei an Bord, stehend, wichen bis Ende April allmälig auf 61 Mark, erholten sich jedoch von da ab und erreichten im September wieder etwa 71 Mark, immerhin nur für Oel zum Fabrikgebrauch, während feinere Sorten zu Brenn- und Speisezwecken durchgehends 3 bis 5 Mark mehr und mitunter bis zu 80 Mark bedangen. Die Hälfte der ganzen Jahresausfuhr fiel auf die vier Monate Januar bis April; bis Ende September betrug dieselbe 104 000 Barili. In den drei letzten Monaten stockte das Geschäft, weil die Eigner sich den niedrigeren Angeboten, die ihnen in Folge der Konkurrenz anderer Produktionsländer gemacht wurden, nicht fügen wollten; es gingen somit nur noch etwa 7000 Barili in diesem Zeitraum aus, und die nominelle Forderung für geringste Qualität blieb zu Ende des Jahres 68 Mark.

Einen erfreulichen Aufschwung zeigt die Ausfuhr nach Deutschland, wo Qualität und Preis unseres Produktes Anklang gefunden zu haben scheinen. Während der Durchschnitt der Norddeutschen Beziehungen

in den 10 Jahren 1861 bis 1870 jährlich auf			1240 Barili
„ „ 10 „ 1871 „ 1880 „ „			1960 „
sich belief, erreichte solche in 1881 das ansehnliche Quantum von			8782 „

Soviel aus den verfügbaren Daten zu ersehen, erhielten (einschließlich der via Venedig gesandten 976 Barili und der 1100 Barili fremden Oeles):

Lübeck	via England/Hamburg			275	Barili,
Stettin	„	„		3 290	„
Magdeburg	„	„		1 865	„
Berlin	„	„		735	„
Sachsen theils	„	„	theils via Venedig	463	„
Rheinpreußen	„	Rotterdam		2 228	„
Süddeutschland	„	„	1189 Barili		
„	„	Venedig	813 „	2 002	„
				10 858	Barili.

Der Winter 1881/82 weist wieder eine gänzliche Mißernte auf, und desto größere Hoffnungen werden natürlich für die 1882/83er Kampagne gehegt.

Wie bei ergiebigen Ernten gewöhnlich, kam auch in 1881 Oel von dem nahen Festlande in Transit an den hiesigen Markt. Es mögen ungefähr 8000 Barili gewesen sein, die ihren Weg nach dem Norden und den Adriatischen Häfen fanden.

Die Oelseifen-Fabrikation war in den letzten Monaten sehr lebhaft für den Bedarf von Griechenland und Epirus.

Die Wein-Ausfuhr nach Frankreich und Oesterreich wird den Werth von 400 000 Drachmen erreicht haben, und dies führte zu vermehrter Anlage und Pflege von Weinbergen, welche bis dahin vernachlässigt waren.

Wechselkurs. Drei Monate London stand zu Anfang des Jahres auf 29,25 Drachmen und Gold auf 4 pCt. Agio, nahm bis zu Anfang Februar eine steigende Richtung und erreichte am 5. Februar 30,50 Drachmen bezw. 8 pCt. Agio, um dann schon drei Tage später auf 29,70 Drachmen und 6 pCt. zurückzugehen. Von da bis gegen Ende April leichte Schwankungen mehr in fallender Richtung. Von Mai bis Juli etwa 29 Drachmen und 2½ bis 3 pCt. Gold-Agio bei weichender Tendenz. Die niedrigste Notirung, nämlich 28,20 Drachmen für London und 1¾ pCt. Agio für Gold erfolgte Ende August während der Korinthenernte. Von da ab stetige Steigung bis 29,90 Drachmen bezw. 5 pCt. Agio Ende November und Rückgang zu Ende des Jahres bis auf 29,50 Drachmen und 4½ pCt. Gold-Agio.

Der Einfluß der Börse von Athen macht sich mehr und mehr fühlbar, indem ohne ihn die starken Oelverschiffungen im Frühjahre die auswärtigen Werthe ohne Zweifel gedrückt hätten

Industrielle neue Unternehmungen sind in 1881 hier nicht entstanden.

Im Ganzen läßt sich nicht verkennen, daß die Lösung der Griechischen Grenzfrage dem Handel die vorher fehlende Zuversicht wiedergegeben hat.

V.] Santander.

Jahresbericht für 1881.[1])

Im Jahre 1881 erreichte die Ausfuhr der hauptsächlichen Artikel folgende Menge:

a. Mehl.

Aus Santander:		
nach der Pyrenäischen Halbinsel	17 600 244	Kilogramm,
„ den Antillen	31 467 358	„
	49 067 602	Kilogramm.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 13.

b. Weizen.

Aus Santander:
nach der Pyrenäischen Halbinsel ..... 495 052 Kilogramm.

c. Erze.

Aus sämmtlichen Häfen der Provinz:

	Tonnen zu 1000 Kilogr.
Eisenerz	98 904
Zinkerz	28 216
Blende	2 839
Kupfer	219
Kobalt	20
	130 198

Davon aus den einzelnen Häfen:

aus Santander	69 208	Tonnen,	fast nur Eisenerz,
„ Castro Urdiales	28 490	„	Eisenerz,
„ Suances	17 298	„	Zinkerz,
„ San Vicente	13 667	„	zumeist Zinkerz,
„ Santoña	1 535	„	zumeist Eisenerz und etwas Zinkerz.

Schiffe gingen in Santander ein und aus 2383, darunter 5 Deutsche von zusammen 3913 Register-Tonnen Netto. Von den letzteren waren 4 Dampfschiffe der Firma Friedr. Krupp in Essen (Heimathshafen Kiel) von 3681,95 Register-Tonnen und 1 Segelschiff aus Weener von 231,05 Register-Tonnen. Die Deutschen Fahrzeuge liefen sämmtlich mit Ladung ein; die 4 Dampfschiffe gingen in Ballast aus.

V.]

Galatz.

Jahresbericht für 1881 und Bericht über den Verkehr in den unteren Donauhäfen in dem nämlichen Jahre.[1])

I. Ausfuhr.

In einem ausschließlich ackerbautreibenden Lande, wie Rumänien, bildet die Ausfuhrbewegung der Feldfrüchte den Gradmesser des nationalen Wohlstandes, wobei nicht nur die ausgeführte Menge, sondern wesentlich der erzielte Preis in Betracht kommt. Liegt dieser Maßstab bei Beurtheilung des Rumänischen Handels im verflossenen Jahre zu Grunde, so tritt ein merklicher Rückschritt in dem Volkswohlstande hervor, wie er sich seit dem Russisch-Türkischen Kriege fortlaufend entwickelt hatte. Trotz einer bedeutenden Export- und Importbewegung schließt das Berichtjahr in Folge unbefriedigender Getreidepreise in allen kaufmännischen Kreisen mit einer Reihe erheblicher Verluste ab, die bei einer Anzahl größerer und kleinerer Geschäftshäuser, welche nicht mit ausreichendem Reservekapital versehen waren, zur Zahlungseinstellung führten. Besonders war es die zweite Hälfte des Jahres, in welcher der Ausfuhrhandel erhebliche Verluste zu verzeichnen hatte. Der Rückschlag auf den Import trat in Rumänien, wo eine eigene Geldwirthschaft nicht besteht, unmittelbar ein, indem die großen Massen eingeführter Artikel unveräußerlich blieben, und der Vertrieb Mangels baarer Fonds selbst nicht durch Herabsetzung unter den Einkaufspreis zu beleben war.

Im Ausfuhrhandel ist es unleugbar Amerika, welches bei den kaum berechenbaren Massen Getreide, die es mit Hülfe der Koalition von Getreidefirmen unvermuthet auf den Europäischen Markt wirft, die Preise ausschließlich beherrscht und jede Bestimmung derselben auf Grundlage individueller volkswirthschaftlicher Verhältnisse unmöglich macht. Der Getreideexport in Rumänien nimmt daher für diejenigen Häuser, die nicht bedeutend genug sind, um eigene Korrespondenten in Amerika zu unterhalten, welche sie über die Vorgänge dort rechtzeitig und zuverlässig unterrichten, d. h. für die große Mehrzahl der betreffenden Häuser, immer mehr den Charakter von Spielgeschäften an, welche, wenn sie unglücklich ausfallen, wegen der großen Beträge, um die es sich handelt, den Bestand des Exporthauses sofort gefährden. Den Gefahren, welchen auf diesem Wege der Wohlstand Rumäniens unstreitig entgegengeht, läßt sich nur durch eine mehr rationelle Behandlung der Landwirthschaft, sowie besonders durch Heranziehung fremder Kolonisten begegnen, welche die großen Lücken in der zur Bebauung des Landes noch der Zahl nach ungenügenden Rumänischen Bevölkerung auszufüllen hätten. Freilich stellt sich zur Zeit dem letzteren Mittel, abgesehen von der neuesten Gesetzgebung, welche den Erwerb ländlicher Grundstücke Fremden untersagt, die Abneigung des Rumänen gegen den Fremden als solchen entgegen, in dessen Fleiß, Geschicklichkeit und Sparsamkeit er meist kein Vorbild, sondern eine Gegnerschaft erblickt, deren Konkurrenz er durch Nichtzulassung einfach abschneidet. Rumänischerseits wird hierbei übersehen, daß durch diese Ausschließung nicht nur die Gesammtheit im volkswirthschaftlichen Wettstreit der Nationen an Boden verliert, sondern daß auch der Einzelne an seinem Besitze unmittelbar geschädigt wird, insofern letzterer nicht nur nicht genügend ausgenutzt, sondern Mangels ausreichender Nachfrage im Verkaufspreise weit unter den wahren Werth heruntersinkt. Der Verkaufspreis der Aecker bewegt sich zwischen 140 und 300 Franken, und der Pachtpreis zwischen 8 und 30 Franken für das Hektar. Bei der geringen Zahl von Arbeitshänden in der Landwirthschaft fällt als vertheuerndes Moment ins Gewicht, daß die kirchlichen Feiertage, welche der Bauer gewissenhaft innehält, einen Zeitraum von mehr als drei Monaten jährlich umfassen, daß aber außer denselben, zu denen gewöhnlich der vorhergehende Abend und der nächstfolgende Tag als Ruhezeit hinzutreten, noch eine Reihe traditioneller Festtage und ferner sogenannte Unglückstage besteht, an welchen der Landmann die Arbeit ruhen läßt, abgesehen von vielwöchentlichem Fasten sechs Wochen vor Ostern, vier Wochen vor Weihnachten, vier Wochen vor St. Peter, zwei Wochen vor St. Marie, alle Mittwoch und Freitag, sowie am Abend vor jedem Feste, im Ganzen ungefähr 200 Tage im Jahre), das die Gesundheit und damit indirekt die Arbeitskraft des Rumänischen Bauers, der fast ganz ohne Fleischnahrung lebt, beeinträchtigt.

Diese volkswirthschaftlich nicht bedeutende Arbeitskraft vertheilt sich räumlich wie folgt:

Von dem 24 000 000 Pogone[1]) oder etwa 157 464 Quadratkilometer umfassenden Gebiet Rumäniens (ohne die Dobrudscha) entfallen auf:

Wald	4 029 947	Pogone,
unfruchtbaren Boden	7 400 000	„
Ackergrund	12 570 053	„

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 172.

[1]) 1 Pogon = ungefähr 6561 Quadratmeter.

und letzterer zerfällt in:

mit Getreide bebautes Land	4 376 359	Pogone
Gärten	308 477	„
Wiesen	1 848 775	„
Weiden	5 845 135	„
Weinberge	191 307	„
	12 570 053	Pogone.

Von den die Bevölkerung bildenden 973 986 Familien gehören 684 168 der Landwirthschaft an; wenn man Getreideländereien, Gärten und Weinberge zusammenzählt, so entfallen mithin auf die Familie mehr als 7 Pogone (etwa gleich 45 927 Quadratmeter). Es liegt auf der Hand, daß die gegenwärtige Bevölkerungszahl selbst bei ausgiebigster Anwendung von Maschinenarbeit, die bekanntlich in Rumänien kaum vorhanden ist, zum Arbeitsgebiet in einem unüberwindlichen Mißverhältniß steht. Bei dieser Berechnung ist die intensive Weinkultur als extensiv behandelt und mitinbegriffen. Die letztere vorzugsweise leidet durch den Mangel an Arbeitskräften. Die Rumänische Traube ist sehr zuckerhaltig, schmackhaft, würzig und enthält wenig Wasser. Da jedoch die zweckmäßige Weinbereitung nicht genügend bekannt ist, so sind die Erzeugnisse, welche nach ihren natürlichen Bestandtheilen vortrefflich sein könnten, nur von untergeordneter Beschaffenheit. Immerhin giebt es vier Gattungen Wein, die ihrer Güte wegen sich zur Ausfuhr eignen und dem Deutschen Weinhandel zur Verwerthung empfohlen werden können; es sind dies die Trauben von

Cotnar, Distrikt Jassi,
Dragashani, Distrikt Vâlcea,
Dealu mare, Distrikt Prahova und Buzeu,
und Odobesti, Distrikt Putna.

In Rumänien versetzt man den weißen Wein mit frischen Absynthblättern, welche ihm einen eigenthümlichen, nach fremdländischem Urtheil unangenehmen Geschmack geben, der indeß hier zu Lande besonders geschätzt wird. Das gewonnene Quantum soll in

Rothwein	152 000	Hektoliter,
Weißwein	546 000	„
Pflaumenbranntwein	215 000	„
Traubenbranntwein	1 800	„
Tresternbranntwein	26 000	„
Alkohol	174 000	„

betragen.

Während Frankreich in Folge der Verwüstungen der Phylloxera in letzter Zeit die den Rumänischen ähnlichen Weinsorten Serbiens verwerthet hat, ist der Weinexport Rumäniens bei dem geringen Unternehmungsgeist seiner Bewohner bisher nur auf sehr geringe, meist nach Konstantinopel oder Ungarn gehende Quanten beschränkt geblieben. Schon der niedrige Preis des einheimischen Weines, welcher im Geschmack dem Ungarischen ähnelt, verdient die Aufmerksamkeit unserer Weinerzeuger.

Was im Einzelnen die Ausfuhr des Berichtjahres betrifft, so kam ihr die vorzügliche Maisernte des Jahres 1880 zu statten, von welcher 3 528 886 Engl. Quarters, mithin 2 313 470 Quarters mehr als im Jahre 1880, verschifft wurden. Dagegen zeigt sich in Folge der ungünstigen Ernte des Berichtjahres ein erheblicher Rückschritt in der Versendung von Weizen, Roggen, Gerste und Hafer, indem 841 336 bezw. 119 874, 193 391 und 57 632 Quarters weniger als im Vorjahre ausgeführt wurden. Es würde dieser Ausfall weniger empfindlich sein, wenn Rumänien seine landwirthschaftlichen Einrichtungen soweit vervollständigt hätte, daß seine Mühlenindustrie den Bedarf des Landes an feinerem Mehl deckte, während jetzt die feineren Mahlprodukte für den inländischen Verbrauch ausschließlich aus Ungarn bezogen werden.

Neben der Getreideausfuhr hat sich in den letzten Jahren ein bedeutender Holzexport aus den Donauhäfen entwickelt. Rumänien gehört mit 4 029 947 Pogonen Wald zu den holzreichsten Ländern Europas. Besonders sind es die Gebirgsbezirke, welche mit Holz dicht bestanden sind. Auf den höheren Theilen findet man vorzugsweise die Tanne, Lärche, Fichte, Birke und den Wachholder; in mittlerer Höhe die Buche, sowie die Esche, die gemeine Eiche, den Platanen-, Ahorn-, Birn-, Apfel-, Kirsch- und Wallnußbaum, und in der Ebene die Korkeiche, die Linde, den Ahorn, Nußbaum und Hagedorn. Das eigenthümliche Klima Rumäniens, welches im Sommer sehr heiß und im Winter sehr kalt ist, giebt dem Holze ausgezeichnete Eigenschaften: dasselbe ist hart und hält sich lange. Eine rationelle Forstwirthschaft ist jedoch vollständig unbekannt. Die Ebenen und mittleren Höhen sind vielfach abgeholzt, nach unseren Begriffen durch Holzfrevel verwüstet. Auf einzelnen Strecken, wie in der Ebene von Daragan (Distrikte von Jalomitza und Braila), welche sich zwischen der Jalomitza und dem von der Donau vor der Mündung ins Schwarze Meer gebildeten Knie in einer Ausdehnung von 120 Kilometern erstrecken, findet man kaum einen Baum. Wenn die höheren Berge von der Holzverwüstung verschont geblieben sind, so haben sie es dem Umstande zu verdanken, daß die mangelnde Verbindung mit den Donauhäfen eine Verwerthung theils erschwert, theils unmöglich macht. Der unrationellen Vertheilung von Wald und Feld sind die Ueberschwemmungen zuzuschreiben, von denen gewisse Distrikte in nassen Jahren, wie dem vergangenen, zu leiden haben. Pottasche wird nur in einigen Orten und in sehr kleinen Mengen fabrizirt, Zündschwamm, obgleich von sehr guter Qualität, in unbedeutender Quantität. Das Harz wird in Trögen von Tannenrinde gesammelt und theils in den Städten als Zimmerparfum verkauft, theils zur Bereitung von Lack verwendet.

Dagegen ist seit 1879 der Vertrieb von geschnittenem Holz von Galatz und Braila aus in Folge Errichtung von Holzschneidefabriken bedeutend gestiegen, übrigens in demselben Maße wie derjenige von Flößen sich verringert hat, wie nachstehende Zusammenstellung der letzten zehn Jahre ergiebt.

	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
Breiter	732 618	774 704	597 294	731 838	705 569	227 873	949 060	758 633	567 933	1 756 252
Faßdauben	191 845	112 500	—	—	—	—	—	1 242 895	—	280 666
Schwellen	25 170	—	—	—	—	—	—	31 663	19 262	—
Flöße	17	8	15	8	5	—	6	3	—	5
Latten	—	—	—	—	—	—	—	1 180 065	4 003 590	—
Tschibukrohr	—	—	—	—	—	—	—	417 299	104 000	—
									Kubikmeter.	
Bauholz	—	—	—	—	—	—	—	—	23 065	21 445

Nach den verschiedenen Häfen geordnet, war die Ausfuhr landwirthschaftlicher Erzeugnisse Donau abwärts im Berichtjahre folgende:

Waaren.	Einheit.	Ursprungshäfen: Fluß-aufwärts Braila.	Braila.	Galatz.	Reni.	Ismail.	Tultscha.	Kilia.	Sulina.	Zusammen.
Cerealien:										
Weizen	Engl. Quarters	28 525	227 376	64 201	2 405	53 000	3 018	2 972	63 419	444 916
Roggen	„	35	40 938	79 764	—	8 679	—	465	26 294	150 175
Mais	„	44 503	1 711 147	469 788	3 044	51 245	187	8 477	1 240 495	3 528 886
Gerste	„	578	404 778	126 349	—	10 026	2 985	5 000	476 298	1 026 014
Hafer	„	—	34 616	24 968	—	—	—	—	—	59 584
Bohnen	„	3 271	69 760	12 897	222	198	455	—	3 102	89 905
Hirse	„	—	15 519	213	1 039	1 860	302	—	—	18 933
Rübsamen	„	—	73 877	7 727	—	554	—	—	869	83 027
Leinsamen	„	—	1 271	623	—	86	—	—	—	1 980
		76 912	2 579 282	786 530	6 710	119 648	6 947	16 914	1 810 477	5 403 420
Hölzer:										
Flöße	Anzahl	—	—	5	—	—	—	—	—	5
Bretter	Stück	—	55 339	1 700 913	—	—	—	—	—	1 756 252
Bauholz	Kubikmeter	—	—	21 115	—	—	—	—	330	21 445
Faßdauben	Stück	—	280 666	—	—	—	—	—	—	280 666
Andere Waaren:										
Mehl	Kilogramm	—	5 296 225	4 258 841	—	18 000	—	—	—	9 573 066
Kleie	„	—	42 788	—	—	—	—	—	—	42 788
Petroleum	„	—	102 970	266 950	—	—	—	—	—	369 920
Theer	„	—	165 825	206 800	—	—	—	—	—	372 625
Eisen	„	—	44 160	1 086 305	—	—	—	—	65 000	1 195 465
Käse	„	17 560	418 511	10 500	12 000	10 800	—	—	—	469 371
Häute	Ballen	—	42	—	—	—	—	—	—	42
Wolle	Kilogramm	—	55 000	—	—	—	803 858	—	—	858 858
Wein	„	—	58 700	—	—	—	—	—	—	58 700
	Fässer	—	—	255	—	—	—	—	—	255
	Fäßchen	—	—	95	—	—	—	—	—	95
Fische	Kilogramm	—	—	—	—	2 000	—	14 000	—	16 000
Kriegsmunition	Kisten	—	—	12 948	—	—	—	—	—	12 948
Verschiedene Waaren	Kilogramm	—	99 056	494 469	—	—	190 514	—	—	784 039
	Kolli	—	2 324	32 425	—	279	—	—	—	35 028
	Fässer	—	1 267	—	—	—	—	—	—	1 267

Die unter der Rubrik „Sulina" aufgeführten Waaren sind in diesem Hafen nur umgeladen worden. Ihr Ursprung ist nachstehender:

	Quarters:
Weizen	
von Braila	54 595
„ Galatz	8 824
Summe	63 419
Roggen	
von Braila	12 010
„ Galatz	14 284
Summe	26 294
Mais	
von Braila	825 794
„ Galatz	414 701
Summe	1 240 495
Gerste	
von Braila	390 641
„ Galatz	85 657
Summe	476 298
Bohnen	
von Braila	3 102
Rübsamen	
von Braila	869
Bauholz	Kubikmeter
von Galatz	330
Eisen	Kilogramm:
von Braila	65 000

Gegen das Jahr 1880 ergiebt die Ausfuhr von Cerealien ein Mehr von 1 152 089 Quarters, diejenige von Mehl ein Weniger von 665 870 Kilogramm, letzteres in Folge der ungünstigen Weizenernte des Berichtjahres. Der Gesammtwerth dieser Ausfuhr beziffert sich auf 158 Millionen Franken, also gegen das Jahr 1880, welches ein sehr ungünstiges Ergebniß mit 147 Millionen Franken lieferte, nur ein Mehr von 11 Millionen Franken, welcher Unterschied auf Rechnung der nach England ausgeführten bedeutenden Mengen Mais zu setzen ist.

II. Einfuhr.

Das ungünstige Ergebniß der Ausfuhrbewegung hat, wie zahlreiche Konkurse des Berichtjahres zeigten, auf die schon im Jahre 1879 ins Wanken gerathene Solidität der Importhäuser nachtheilig eingewirkt. Die in dem Bericht für das Vorjahr charakterisirte

Tendenz des Importhandels, ohne Rücksicht auf die Kaufkraft des Landes, welche sich nach der Ausfuhrbewegung richtet, große Massen Waaren einzuführen, deren Vertrieb nur mit beträchtlichem Verlust zu bewerkstelligen ist, trat besonders während der zweiten Hälfte des Berichtjahres hervor. Der Gesammtwerth des überseeischen Imports, dessen Stapelplatz Galatz bildet, während der Nachbarhafen Braila immer mehr den Getreide- und vorzugsweise den Maisexport konzentrirt, betrug

49 256 000 Franken
gegen 49 759 000 „ im Jahre 1880

also ein Weniger von 503 000 Franken.

Der Uebergang Bessarabiens an Rußland hat dem Galatzer Import einen schweren Verlust zugefügt, indem er ihm ein kaufkräftiges Hinterland genommen, welches durch die spärlich bevölkerte und meist von Küstendje aus versorgte Dobrudscha nicht ersetzt wird. Um diesen Verlust im Laufe der Zeit auszugleichen, hat sich der Unternehmungsgeist der Galatzer Kaufmannschaft dem Bulgarischen Import, welcher vor dem Kriege kaum bestand, zugewendet und ihn soweit entwickelt, daß Bulgarien jetzt einen erheblichen Theil seines Bedarfs an Kolonialwaaren, Manufakten und Eisen in Galatz deckt, wo die Verschiffung auf den Dampfschiffen der K. K. Oesterreich-Ungarischen priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft erfolgt.

Unter den eingeführten Artikeln nimmt eine bedeutende Stelle das Amerikanische Petroleum ein, von welchem für 400 000 Franken eingingen, obgleich Petroleum in großen Mengen in den Distrikten von Dimbovitza und Prahova zu Paunesci, Draganeasa und Colibassi und im Distrikt von Bakau zu Comanesci, Ocna und Tetscani gewonnen wird. Da das Reinigungsverfahren bei dem einheimischen Erzeugniß noch sehr mangelhaft ist, so wird der fremden Waare der Vorzug gegeben. Um das einheimische Produkt zu schützen, ist seit dem 13. Juni d. J. ausländisches Petroleum mit 30 Franken die 100 Kilogramm besteuert, was einer Ausschließung desselben beinahe gleichkommt.

Bei dem Mangel einer amtlichen Statistik läßt sich die Einfuhr noch immer nicht mit vollständiger Zuverlässigkeit feststellen. Soweit unter der Hand zu ermitteln war, betraf sie folgende Artikel:

	Werth: Franken.
Alaun	10 000
Ankertaue	144 000
Baumaterial	3 800 000
Baumöl	1 500 000
Baumwolle	180 000
Bettstellen, eiserne	40 000
Bier (von Wien und Odessa)	9 000
Bijouteriewaaren	320 000
Billards	10 000
Blei	220 000
Bleiweiß	6 000
Blumen, künstliche	11 000
Bücher und Geschäftsbücher	140 000
Butter	21 000
Cement	290 000
Chokolade	17 000
Citronen, Orangen, Feigen	1 150 000
Cognak	5 000
Dampfkessel	380 000
Dinte	12 000
Drahtstifte	180 000
Dreschmaschinen für Getreide	200 000
Eisen aller Sorten und Dimensionen	1 200 000
Eisendraht	180 000
Eisenröhren	340 000
Eisenwaaren	720 000
Farben	140 000
Fensterglas	214 000
Fische, gesalzene und geräucherte	230 000
Fischthran	180 000
Flaschen, leere	34 000
Geldkassen (von Wien und England)	120 000
Gemälde	58 000
Glaswaaren	90 000
Haar	8 000
Handschuhe	15 000
Harz	90 000
Holz für Tischlerarbeiten	42 000
Holzkohle	122 000
Hopfen	60 000
Hüte	58 000
Instrumente, chirurgische	25 000
Johannisbrot	92 000
Kaffee	570 000
Kalk	200 000
Käse	61 000
Kautschukwaaren	310 000
Kaviar, rother	170 000
„ schwarzer	640 000
Ketten	104 000
Kleider	810 000
Konfekte	60 000
Konserven	50 000
Korbflaschen	15 000
Kramwaaren	230 000
Kupfer	160 000
Kurzwaaren	105 000
Lampen	35 000
Leder	2 130 000
Leinöl	370 000
Leinwand	150 000
Leinwandwaaren	118 000
Liköre	9 000
Lokomobilen	500 000
Luxuswaaren	200 000
Macaroni	60 000
Mandeln	66 000
Manufakturwaaren	12 500 000
Materialwaaren	56 000
Marmor	30 000
Maschinen	1 200 000
„ landwirthschaftliche	420 000
Mauerziegel	75 000
Medikamente	115 000
Mehl, feines	65 000
Mineralwasser	70 000
Möbel	200 000
Musikinstrumente	18 000

	Werth: Franken.
Nägel	200 000
Oefen von Eisen und Blech	130 000
Oker	5 000
Oliven	240 000
Papier	180 000
Parfumeriewaaren	35 000
Pech	190 000
Petroleum	400 000
Pfeffer	130 000
Pferde	18 000
Pianos	25 000
Porzellan, feines	28 000
Pumpen für Gärten	16 000
Reis	550 000
Rosinen	130 000
Rüböl, raffinirtes	45 000
Rum	120 000
Säcke	150 000
Sardinen	350 000
Schrot	120 000
Schuhwaaren	430 000
Schuhwichse	35 000
Schwämme	7 000
Schwefel	50 000
Schwefelsäure	12 000
Seife	70 000
Senf	2 000
Soda	80 000
Spezereiwaaren	320 000
Spielkarten	36 000
Spirituosen	130 000
Stärke	120 000
Stahl	462 000
Stearin und Fett	110 000
Stearinlichte	980 000
Steine	40 000
Steingut	180 000
Steinkohle	2 550 000
Stricke	210 000
Stühle	33 000
Tabak, Türkischer, für die Regie, und Cigarren	900 000
Teppiche	125 000
Thee	117 000
Theer, Schiffs-	15 000
Thonröhren	65 000
Töpferwaaren	31 000
Uhren	45 000
Verschiedene Artikel	250 000
Vitriol	9 000
Wachs	62 000
Waffen, Luxus-	68 000
Wagen	130 000
Wein (auch Champagner)	60 000
Weißblech	575 000
Zink	65 000
Zinksäure	41 000
Zinn	80 000
Zucker	2 500 000
Zündhölzer, Oesterreichische und Russische	300 000
Zunder	4 000

Deutschland ist an den oben aufgeführten Gegenständen mit Dreschmaschinen, Dampfkesseln, Eisenwaaren, eisernen Röhren, Drahtstiften, Ketten, eisernen Oefen, Porzellanöfen, Gartenpumpen, Feuerwaffen, Kurzwaaren, Kramwaaren, Manufakturwaaren, Pianos, musikalischen Instrumenten, chirurgischen Instrumenten, Mineralwasser, Medikamenten, Papier, Büchern und Registern, Möbeln, Uhren, Luxuswaaren, Bijouterien, Kautschukwaaren, Parfumerien, Gemälden, Farben, Leinen und anderen Leinenwaaren, Thee, Kaffee, Hüten, Schuhwaaren, Haar und verschiedenen Artikeln zu einem Gesammtbetrage von 7 500 000 Franken betheiligt.

Die Einfuhr Englischer und Französischer Steinkohle betrug im Berichtjahre

von England	75 483	Tonnen,
„ Frankreich	5 090	„
zusammen	80 573	Tonnen,

im Vergleich zum Vorjahre 18 487 Tonnen mehr. Die Englische Kohle verkaufte sich am Platze zu zwischen 35 und 42 Franken die Tonne von 1000 Kilogramm.

Die höchsten und niedrigsten Wechselkurse, zahlbar in Gold, drei Monate dato, waren folgende:

auf Deutschland	122¾	bis	121¼	Franken	für	100 Mark,
„ London	25,20	„	24,95	„	„	1 Pfd. Sterl.
„ Paris	99,60				„	100 Franken,
„ Marseille	99,50	„	98,15	„	„	100 „
„ Brüssel u. Antwerpen	99,10	„	98,25	„	„	100 „
„ die Niederlande	209	„	205¼	„	„	100 Gulden,

Die Geldkurse hatten folgenden Stand:

Zwanzigfrankenstücke	20	Neu-Leï (Franken),
Türkische Lire	22,82	„ } das Stück,
Russische Halbimperiale	20,60	„ }

III. Schifffahrt.

Die starke Ein- und Ausfuhrbewegung des Berichtjahres hat für die Schifffahrt im Vergleich zum Jahre 1880 eine erhebliche Vermehrung der Tonnenzahl zur Folge gehabt, welche von 658 063 auf 793 454 Register-Tonnen gestiegen ist und nur um 4100 Register-Tonnen gegen das Quantum des Jahres 1879, dem bedeutendsten, das seit Einsetzung der Europäischen Donau-Kommission erreicht wurde, zurücksteht. Vorherrschend waren hierbei Dampfschiffe über 500 Register-Tonnen, nämlich mit 79,94 pCt., und zwar solche über 800 Register-Tonnen zu 63,33 pCt., betheiligt. Frankreich (45 669 Register-Tonnen) hat die Segelschifffahrt an der unteren Donau vollständig eingestellt und Großbritannien im Berichtjahre dieselbe nur mit 2328 Register-Tonnen Segelschiffen bei 496 666 Register-Tonnen Dampfschiffen betrieben. Diejenigen Länder, welche ausschließlich bezw. vorzugsweise mit Segelschiffen hier verkehren, wie die Türkei (33 834 Register-Tonnen) und Griechenland (84 518 Register-Tonnen), sind hierbei auf die Küstenschifffahrt angewiesen.

Im Einzelnen vertheilt sich die Schiffsbewegung im Berichtjahre, einschließlich der auf der Rhede von Sulina verladenen Schiffe, wie folgt:

Nationalität.	Schiffsklasse.	Schiffe.	Tonnen.	Mittlerer Tonnengehalt.
Deutsche	Dampfschiffe	3	2 168	723
Oesterreichisch-Ungarische	Segelschiffe	18	4 306	239
	Dampfschiffe	83	42 699	514
Belgische	Dampfschiffe	6	6 494	1082
Bulgarische	Segelschiffe	1	5	5
Dänische	Dampfschiffe	3	3 216	1072
Französische	Dampfschiffe	58	45 669	787
Britische	Segelschiffe	7	2 328	333
	Dampfschiffe	516	496 666	963
Griechische	Segelschiffe	487	84 518	174
	Dampfschiffe	50	44 173	883
Italienische	Segelschiffe	24	6 688	279
	Dampfschiffe	3	2 862	954
Norwegische	Dampfschiffe	3	3 013	1004
Rumänische	Segelschiffe	15	2 967	198
Russische	Segelschiffe	39	5 187	133
	Dampfschiffe	44	5 530	126
Samiotische	Segelschiffe	5	605	121
Schwedische	Dampfschiffe	1	526	526
Türkische	Segelschiffe	345	33 834	98
Zusammen		1813	658 063	363

Wie im Handelsbericht für das Jahr 1879 vorhergesehen, hat aus den darin erwähnten Gründen die Verladung in Sulina im Berichtjahre zugenommen, indem sie von 197 053 auf 228 962 Register-Tonnen (28,86 pCt. der gesammten Schiffsbewegung) sich vermehrt hat. Die Korrektionsarbeiten bei den Sandbänken von Gorgova, sowie die Sprengungen verschiedener der Schifffahrt hinderlicher Wracke im Sulina-Arm sind im Laufe des vergangenen Jahres ausgeführt worden. Der im Juni 1880 begonnene Durchstich am Tschatal St. Georg, wodurch zwei Krümmungen mit gefährlicher Strömung abgeschnitten werden und der Kanal von Sulina sich um 2900 Engl. Fuß verkürzt, geht Ende des Jahres 1882 seiner Vollendung entgegen; endlich sind die Arbeiten zur telegraphischen Verbindung von Gorgova mit Sulina und Galatz in Angriff genommen, um die für die Größe der Ladung bestimmende Wassertiefe über den Sandbänken von Gorgova zu jeder Tageszeit in den inneren Donauhäfen bekanntgeben zu können.

Die Schiffsbewegung im Hafen von Galatz ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

Nationalität.	Es gingen ein:			Es gingen aus: beladen.			Es gingen aus: leer.		
	Dampfschiffe.	Segelschiffe.	Tonnenzahl.	Dampfschiffe.	Segelschiffe.	Tonnenzahl.	Dampfschiffe.	Segelschiffe.	Tonnenzahl.
Deutsche	2	—	1 486	1	—	743	1	—	743
Britische	190	7	160 292	117	7	92 432	73	—	67 860
Belgische	4	—	4 003	2	—	2 044	2	—	1 959
Französische	58	—	43 144	58	—	43 144	—	—	—
Griechische	26	228	51 717	12	127	29 168	14	101	22 549
Oesterr.-Ungarische	447	10	119 387	327	2	97 105	120	8	22 282
Italienische	—	12	2 854	—	1	386	—	11	2 468
Rumänische	—	9	1 147	—	7	948	—	2	199
Russische	1	15	2 016	—	4	514	1	11	1 502
Samiotische	—	3	417	—	1	155	—	2	262
Türkische	—	232	32 503	—	182	28 816	—	50	3 687
Zusammen	728	516	418 866	517	331	295 455	211	185	123 411
Schlepper	4282	—	302 946	1181	—	147 086	3101	—	155 860
Summe, einschl. Schlepper	5010	516	721 812	1698	331	442 541	3312	185	279 271

Der Schiffsverkehr in Galatz liefert hiernach im Vergleich zum Jahre 1880 ein Mehr von 158 396 Register-Tonnen für die angekommenen und von 78 459 Register-Tonnen für die beladen ausgelaufenen Fahrzeuge.

Die Einnahmen aus den Taxen der Europäischen Donau-Kommission bezifferten sich im Berichtjahre, ungeachtet der mit 1. Februar 1881 in Kraft getretenen Tarifermäßigung, nach Abzug der Gebühren für Lootsen und Leuchtfeuer auf 1 837 764 Franken. Demnach auf 161 680 Franken mehr als im vorhergegangenen Jahre, die Gesammt-Einnahmen der Kommission auf 3 448 190 Franken 60 C.

Im Marinehospital zu Sulina sind im Jahre 1881 262 Kranke, welche sich auf 65,2 zu 100 Schiffen vertheilen, behandelt und 1567 ärztliche Konsultationen unentgeltlich ertheilt worden. Von den Kranken sind 242 gesund entlassen, 12 verstorben und 8 am Ende des Jahres verblieben.

Im Berichtjahre litt an den Mündungen ein mit Salz beladener Russischer Schooner von 100 Tonnen und im Flusse selbst ein Getreide-Schlepper, sowie drei Frachtkähne der Europäischen Kommission Schiffbruch.

In den Hafen von Sulina flüchteten sich wegen Sturmes 39 Schiffe: 19 Griechischer, 1 Russischer, 19 Türkischer Flagge.

Die Minimaltiefe der Fahrrinne an der Mündung erhielt sich im Jahre 1881 dauernd auf 20½ Englische Fuß und wechselte im Sulina-Arm zwischen 14 und 20 Englischen Fuß.

Von regelmäßigen Dampfschiffsverbindungen fanden folgende statt:

1) 40 Reisen (gegen 38 in 1880) zwischen Konstantinopel—Galatz—Braila und umgekehrt durch den Oesterreichischen Lloyd, mit 12 000 Tonnen Waaren für Galatz in Her- und 24 000 Tonnen Waaren von Galatz in Rückreise.

2) 40 Reisen (gegen 38 in 1880) ebenso durch die Französischen Messageries Maritimes, mit 3409 Tonnen für Galatz in Her- und 7758 Tonnen Waaren von Galatz in Rückreise.

3) 19 Reisen (gegen 19 in 1880) zwischen Marseille—Konstantinopel—Galatz—Braila durch die Französische Gesellschaft „Fraissinet u. Comp." mit 3521 Tonnen Waaren für Galatz in Her- und 4410 Tonnen Waaren von Galatz in Rückreise.

4) Durch die Wiener Dampfschifffahrts-Gesellschaft:

a. 804 Reisen (gegen 945 in 1880) zwischen Galatz und Braila mit 56 407 Passagieren und 1641 Tonnen Waaren.

b. 38 Reisen (gegen 34 in 1880) zwischen Galatz und Odessa, mit 762 Passagieren und 143 Tonnen Waaren in Hin- und 844 Tonnen Waaren in Herreise.

c. 121 Reisen (gegen 108 in 1880) zwischen Galatz—Orsova (im Anschluß an die Postschiffe von und nach Wien), mit 5742 Passagieren.

d. 81 Reisen (gegen 80 in 1880) zwischen Galatz und Wien, mit 3787 Tonnen Waaren in Her- und 149 Tonnen Waaren in Rückreise.

e. 139 Reisen (gegen 112 in 1880) zwischen Galatz—Tultscha—Ismail—Kilia, mit 8666 Passagieren und 9642 Tonnen Waaren.

Nachstehende waren die Frachten im Berichtjahre:

	im Sommer:	im Herbst:
nach England von Sulina.....	3 Schill. 5 Pce.	5 Schill.
„ „ „ der inneren Donau...	4 „ 6 „	6 „
„ dem Mittelmeer	3 Schill. 8 Pce. bis 3 „ 9 „	5 „
„ „ Adriatischen Meer.....	3 „ 8 „ „ 3 „ 9 „	5 „

Zu Ende Juni des laufenden Jahres 1882 betrugen die Frachten, welche indeß eine aufsteigende Richtung nehmen:

nach England von Sulina....	3 Schill. 6 Pce. bis 3 Schill. 9 Pce.
„ „ „ der inneren Donau	4 „ — „ „ 4 „ 3 „
nach dem Mittelmeer.....	3 „ 6 „ „ 3 „ 9 „
nach dem Adriatischen Meer...	3 „ 6 „ „ 3 „ 9 „

Der Frachtpreis der Schlepper von Braila bezw. Galatz nach Sulina betrug im Berichtjahre 8 bis 9 Pence für das Imperial-Quarter und Ende Juni 1882 6 bis 7 Pence für das Imperial-Quarter oder 1000 Franken für 1000 Imperial-Quarters, Ein- und Abladung in Sulina inbegriffen.

VIII.]

Boston.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die Resultate des Jahres 1881, welche für den Handel und Verkehr der Stadt Boston zu verzeichnen sind, sind sehr zufriedenstellender Art. In einigen wenigen Geschäftszweigen sind allerdings die zu Anfang des Jahres gehegten Hoffnungen nicht ganz erfüllt worden, die Handelsstatistiken beweisen jedoch, daß Boston einen großen Theil des ausgedehnten Handels dieses Landes für sich beansprucht, und daß die Stadt ihren Rang unter den ersten Handelsstädten der Union einnimmt.

Dadurch, daß die Ernten nicht so gut ausfielen, als man erwartet hatte, litt der auswärtige Handel in gewissen Beziehungen, wie dies ebenfalls bei den anderen Seestädten Amerikas der Fall war, dagegen stieg der Werth der Exporte im Vergleich mit dem Vorjahre, und auf diese Weise wurde das Gleichgewicht im Gesammthandel hergestellt, so daß sich der ganze Werth des auswärtigen Handels in 1881 etwa eben so hoch stellt, als der des Vorjahres, des Jahres, in welchem bis jetzt die günstigsten Resultate erzielt wurden.

Die neuen, nunmehr fast vollendeten Hafenverbesserungen und Werften, sowie die Eisenbahnverbindungen mit letzteren lassen ein bedeutendes Geschäft für das laufende Jahr erwarten.

Die New-York- und New-England-Eisenbahngesellschaft verausgabte während des verflossenen Jahres gegen 500 000 Dollars für Verkehrsanlagen und Einrichtungen auf dem von derselben angekauften Theile der South Boston Untiefen, und nachdem nun einige Waarenlager und Magazine, die allein mehrere Acker Land Flächenraum einnehmen, vollendet sind, löschen mehrere der großen Europäischen Dampfschiffe dort ihre Ladung und nehmen neue daselbst ein. Der große Getreideelevator, dessen im vorjährigen Berichte Erwähnung geschah, ist fertig. Ein neues Magazin von 630 Fuß Länge und 52 Fuß Breite ist im Bau begriffen, und nachdem auch die Arbeiten an einer neuen Werft von 1000 Fuß Länge und 200 Fuß Breite dort begonnen haben, stellen sich die von der Gesellschaft verausgabten und noch zu verausgabenden Gelder für Neubauten und Verbesserungen aller Art auf mehr als eine Million Dollars, die Kosten von Grund und Boden nicht eingerechnet.

Die Arbeiten, welche zur Verbesserung des Hafens und der Werft in Charleston von der „Hoosac Tunnel Dock and Elevator Company" begonnen wurden, machen ebenfalls große Fortschritte, und die Werfte, welche, wenn fertig, vier große Oceandampfschiffe und eine Anzahl Segelschiffe gleichzeitig aufnehmen können, sind bereits ganz vollendet. Auch dort werden ungemein große und sehr bequem eingerichtete Magazine errichtet. Eine hohe und starke Steinmauer von 2700 Fuß Länge mußte den Fluß entlang errichtet werden, die ebenfalls fast fertig ist. Ein großer Getreideelevator mit einer Kapazität von 500 000 Bushels ist daselbst aufgestellt und so eingerichtet, daß die letztere, wenn nöthig, ohne Schwierigkeit verdoppelt werden kann.

Besonders gute Fortschritte machte der Handel Bostons mit dem Binnenlande, und in den Schuh-, Kleider-, Wollen- und Baumwollenwaaren, sowie den Lederwaaren, in denen diese Stadt eine besondere Stellung andern Städten gegenüber einnimmt, war der Umsatz größer als je zuvor. Alle die großen in und um die Stadt gelegenen Fabriken haben gute Geschäfte gemacht und hatten das ganze Jahr vollauf zu thun; die arbeitende Klasse fand immer Beschäftigung.

Nach Magazinen und Lagerhäusern sowohl, als auch nach Wohnhäusern war die Nachfrage seit der großen Panic von 1873 nie eine bessere. Gut gelegene Magazine und Geschäftsbureaus waren besonders gesucht, und ganz neue Gebäude, die an den besten Straßen der Stadt in bedeutender Anzahl aufgeführt wurden, wurden lange vor ihrer Vollendung gemiethet. — Grundeigenthum im Allgemeinen erfuhr während des vergangenen Jahres eine bedeutende Werthserhöhung, und die erzielten Erträge sind seit vielen Jahren nicht so lohnend gewesen. Die Stadt nahm in jeder Beziehung des Verkehrs und ihrer innern Einrichtung zu, und ein materieller Wohlstand ist überall zu beobachten.

Mit Bezug auf den Schiffbau ist zu berichten, daß darin keine Fortschritte gemacht worden sind. Im Ganzen wurden 11 Schiffe mit einem Gesammtgehalt von 3480 Tonnen gebaut. Fünf dieser

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 182.

Schiffe waren Schooner, für die Küstenfahrt bestimmt, eines Geschäfts, welches sich hier vorzugsweise sehr zu lohnen scheint, ferner zwei Dampfschiffe, ein Vollschiff, eine Brigg und zwei Schaluppen.

Handel in Stiefeln und Schuhen. Boston nimmt in der Herstellung dieser Artikel den ersten Platz in den ganzen Vereinigten Staaten ein. Es wurden während des Jahres 1881 im Ganzen 2 307 731 Kisten, demnach 43 841 Kisten mehr als im Vorjahre von hier versandt, das Beträchtlichste, was in diesem Artikel hier je erzielt worden ist, und nichts deutet darauf hin, daß der bezügliche große Industriezweig in nächster Zukunft eine Verminderung im Umsatz erfahren wird.

Häute und Leder wurden während des verflossenen Jahres sowohl von fremden Ländern, als vom Binnenlande in größerer Menge eingeführt, als im Vorjahre. Die direkte Einfuhr von Rio de la Plata und Rio Grande do Sul belief sich auf 200 000 Häute mehr als in 1880. Die dafür gezahlten Preise schwankten zwischen 21½ und 25½ Cents für Montevideo-, Buenos Aires- und Rio Grande-Häute, gegen 17 bis 25½ Cents des Vorjahres. — In Folge hoher Preise in Europa konnten jedoch die Exporteure nicht viel an diesem Artikel verdienen. Die Gerbereien waren vollauf beschäftigt, doch sollen dieselben in Folge niedriger Preise hier keine besonders guten Geschäfte gemacht haben.

Die Fabrikanten fertiger Kleidungsstücke haben selten, wenn überhaupt je zuvor, so gute Geschäfte gemacht. Ungeheure Quantitäten wurden nach dem Westen Amerikas gesandt, während die große Mehrzahl dieser Artikel in den Neu-England- und den mittleren Staaten Umsatz fand.

Mit Bezug auf den Handel in Lebensmitteln und Getreide ist eine Enttäuschung in den gehegten Erwartungen zu berichten. — Die während der Vorjahre erzielten ungemein reichlichen Ernten brachten die Preise des Mehls sehr herunter, und als es sich herausstellte, daß im Jahre 1881 nicht eine so günstige Ernte erzielt werden konnte, stiegen die Preise verhältnißmäßig viel zu hoch gegen die während der letzten zwei Jahre gezahlten niedrigen. Man sah zu spät ein, daß in der betreffenden Spekulation ein Fehler begangen worden war, indem man der Leistungsfähigkeit und Zufuhr durch andere Länder bezüglich des Handels mit Europa, hauptsächlich England, zu wenig Rechnung getragen hatte. Natürlicherweise war trotz der verhältnißmäßig geringeren Ernte ein Ueberschuß an Vorrath vorhanden, welcher für England und den Kontinent bestimmt war, aber die geforderten allzu hohen Spekulationspreise brachten den Export zu einem Stillstand, besonders während mehrerer Monate des Jahres, wie ein solcher seit langer Zeit hier nicht empfunden worden ist.

Es wird berichtet, daß Großbritannien im vergangenen Jahre im Verhältniß zu 1880 an Getreide mehr als viermal soviel von Rußland, das doppelte Quantum von Ostindien, 700 000 Centner gegen 73 000 Centner von Deutschland erhielt. Man erwartet hier, daß für das Jahr 1882 bessere Resultate zu verzeichnen sein werden.

Mit Bezug auf die Eisen- und Stahlindustrie haben wir im Laufe des vergangenen Jahres und zu Anfang des gegenwärtigen zu verschiedenen Malen Gelegenheit gehabt, eingehender zu berichten, und wir beschränkten uns daher jetzt darauf, dies in Bezug auf Amerika im allgemeinen als Absatzgebiet für die Deutsche Eisen- und Stahlindustrie im Jahre 1881 zu thun, erwähnen aber zuvor eines besonders in diesem Bezirk, nämlich in Worcester, Massachusetts, angefertigten Artikels aus Draht, des spitzen Heckendrahtes, sogenanntes „Barb Wire Fencing", welcher hauptsächlich im Westen Amerikas von Eisenbahngesellschaften ꝛc. zu dem Zwecke gebraucht wird, die herumlaufenden Viehheerden von den Schienen abzuhalten, von welchem Artikel im vergangenen Jahre in Amerika an 50 000 Tonnen angefertigt und verkauft worden sind und dessen Anfertigung im laufenden Jahre wahrscheinlich auf 60 000 Tonnen steigen wird. Die bezügliche Fabrikation braucht in Worcester täglich etwa 140 Tonnen Eisen- und Stahldraht zur Anfertigung ihrer verschiedenen Artikel, und die betreffs der Anfertigung dieses Heckendrahtes allein patentirte Firma hat einigen Fabrikanten in Deutschland die Befugniß ertheilt, hat, denselben dort anzufertigen; es wird berichtet, daß die Fabrikation eifrig betrieben wird.

Die fortgesetzte Nachfrage nach allen Eisen- und Stahlfabrikaten im Jahre 1881 zog, wie schon im Jahre 1880, die Deutsche Konkurrenz in bedeutendem Maßstabe heran.

Die Hauptartikel waren wieder Spiegeleisen, Ferromangan, Stahlblöcke (geschmiedet oder gewalzt), Stahlschienen, Stahldraht (gewalzt) und Eisendraht (gewalzt und gezogen).

Die Haupt-Einfuhrhäfen waren New-York, Philadelphia, Boston, Baltimore und New-Orleans.

Spiegeleisen. Es wurden eingeführt:

a. Spiegeleisen mit etwa 10 bis 12 pCt. Mangan im Ganzen etwa 20 000 Tonnen, was der Einfuhr des Vorjahres ungefähr gleichkommt. Die Marken waren die der Siegener und Rheinischen Werke. Die Größe jenes Quantums wird durch die bedeutend vermehrte Stahlfabrikation in den Vereinigten Staaten erklärt; denn da die meisten Stahlwerke jetzt das manganreiche Englische Spiegeleisen vorziehen, so wäre unter normalen Verhältnissen eine Abnahme der Einfuhr Deutschen Spiegeleisens zu erwarten gewesen. Die Preise dieses Artikels standen zwischen 75 und 95 Mark für 1000 Kilogramm, frei an Bord in Rotterdam.

b. 20 prozentiges Spiegeleisen, d. h. Eisen mit 20 pCt. Mangan. Die Fabrikation dieses Artikels ist bis jetzt erst von zwei Deutschen Werken aufgenommen, welche davon etwa 4000 Tonnen hierher lieferten. Die Preise waren gut, und eine Fortdauer bezw. Erweiterung dieses Geschäfts steht zu erwarten.

Das Geschäft in Spiegeleisen wurde theils direkt vom Fabrikanten, theils durch Agenten, theils durch Englische und Deutsche Händler gemacht.

Ferromangan. Es wurden etwa 1500 Tonnen Deutsches Ferromangan, enthaltend 50 bis 75 pCt. Mangan, hier eingeführt. Die Preise waren stets lohnend. Da sich bis jetzt nur drei Deutsche Werke mit der Fabrikation befaßt haben, die häufig der schon länger eingebürgerten Französischen und Englischen Konkurrenz die Spitze bieten konnten, so ist wohl zu erwarten, daß dieses Geschäft dauernd sein wird, um so mehr als der Artikel in den Vereinigten Staaten noch nicht produzirt wird. — Das Geschäft wurde von Westfälischen Werken, durch deren Agenten und auch durch Händler gemacht.

Stahlblöcke. Es wurden eingeführt:

a. Stahlblöcke für Schienen etwa 60 000 Tonnen aus Deutschland, der größere Theil von Westfälischen Werken, ein kleiner Theil aus Lothringen. Das Geschäft in diesem Artikel war durch die Festsetzung des Zolls auf 45 pCt. vom Werthe ermöglicht, welcher Zoll es für manche hiesige Stahlwerke vortheilhaft erscheinen ließ, die Blöcke zum Auswalzen in Schienen zu importiren, insofern sie entweder überhaupt nicht in der Lage waren, den erforderlichen Stahl zu fabriciren, oder sich denselben durch Import wohlfeiler beschafften, als durch die eigene Fabrikation. Der Stahl war meist Bessemer. Die Preise, welche die Deutsche Industrie für diesen Artikel erzielte, waren im Vergleich zu den Preisen anderer Stahlfabrikate ausnehmend gut. In vielen Fällen wurde sogar mehr dafür angelegt, als für

Stahlschienen selbst. Sie bewegten sich zwischen 105 und 120 Mark ab Kontinentalhäfen.

Die ungünstigen Frachtverhältnisse, verbunden mit dem Fallen der Amerikanischen Schienenpreise, haben diesem Geschäft in der letzten Zeit vielfach Eintrag gethan, es steht jedoch zu erwarten, daß, falls der Zoll unverändert bleibt, eine fortgesetzte Nachfrage stattfinden wird. — Das Geschäft wurde großentheils direkt von Deutschen Werken, durch Agenten, aber auch durch Vermittelung Englischer Häuser gemacht.

b. Stahlblöcke für andere Zwecke als Schienen (Billets 2c.). Die Einfuhr aus Deutschland betrug zwischen 4000 und 5000 Tonnen, hörte jedoch im Herbst ganz auf, in Folge einer Weigerung der Zollbehörden, andere als Schienenblöcke zu 45 pCt. zu tarifiren. Der Stahl war meist Bessemer und für verschiedene Zwecke besonders hergestellt. Die Preise standen je nach Qualität zwischen 120 und 150 Mark frei an Bord in Belgischen und Deutschen Häfen. Das Geschäft wurde durch Händler gemacht.

Bessemer Stahlschienen. Durch die volle Besetzung der Amerikanischen Werke war es zeitweise möglich, trotz des bestehenden hohen Zolles Europäische Schienen einzuführen, besonders bei in der Nähe der Küste gelegenen Bahnen, wo also ein theurer Landtransport zu Ungunsten Amerikanischer Schienen sprach. Das Gesammtquantum aus Deutschland eingeführter Schienen übersteigt jedoch kaum 30 000 Tonnen, wovon der größere Theil nach den Südstaaten und der Westküste der Vereinigten Staaten ging. Gleichzeitig wurden jedoch 40 000 Tonnen Deutscher Schienen für Amerikanische Rechnung nach Mexiko und Kanada exportirt.

Die Geschäfte wurden großentheils von den Deutschen Werken direkt angeknüpft; ein Theil wurde durch Englische Händler vermittelt. Die Preise bewegten sich zwischen 115 und 125 Mark, frei an Bord in Continentalhäfen, je nach dem Profilgewicht und der jeweiligen Lage des Marktes.

Die Fortdauer dieses Geschäfts hängt von der Ausführung der geplanten neuen Bahnen ab. Es scheint jedoch, daß in Folge der neuerlich in Deutschland selbst eingetretenen Nachfrage nach Schienen die Deutsche Industrie einige Zeit lang auf dem Amerikanischen Markte nicht konkurriren wird.

Stahldraht (gewalzter). Die Einfuhr aus Deutschland nahm im vergangenen Jahre einen gewaltigen Aufschwung, begünstigt einestheils durch die allgemeine Einführung des Stachel-Zaundrahts in Amerika, andererseits durch die definitive Festsetzung des Zolles auf 30 pCt. des Werthes.

Der erwähnte Zaun- oder Heckendraht wird fast ausschließlich nach dem Patent „Washburn" ausgeführt und wie oben bereits erwähnt, in Worcester, Massachusetts, hergestellt. Es gehört dazu eine weiche, zähe Qualität Stahl mit niedrigem Kohlenstoff- und hohem Mangangehalt. Der Deutsche Stahl eignet sich am besten für diesen Zweck, und das Geschäft wurde deshalb auch fast ausschließlich in Deutschem Stahldraht gemacht. Die Gesammteinfuhr betrug gegen 80 000 Tonnen, wovon jedenfalls 70 000 Tonnen Deutschen Fabrikats.

Das Geschäft liegt meist in den Händen von Londoner und Liverpooler Häusern.

Die Preise bewegten sich zwischen 160 und 190 Mark für 1000 Kilogramm frei an Bord in Continentalhäfen. Sie scheinen sich im Ganzen für den Deutschen Fabrikanten gut gelohnt zu haben, denn die Drahtproduktion hat sich hauptsächlich in Folge dieses Amerikanischen Bedarfs beinahe verdoppelt, obwohl die meisten Deutschen Werke gezwungen sind, den Stahl zum Auswalzen zu kaufen, also dem Stahlproduzenten einen Nutzen zu bezahlen.

Auch für andere Zwecke wurde Deutscher Stahldraht importirt, wie für Möbelfedern, Nadeldraht, Seildraht 2c., wobei meist bessere Stahlsorten verwandt wurden. Das Gesammtquantum für diese Zwecke übersteigt indessen nicht 4500 Tonnen.

Die Fortdauer des Stahldrahtgeschäfts hängt, wie das Blooms-geschäft, von der Aufrechterhaltung des existirenden Zollsatzes ab.

Eisendraht (gewalzter und gezogener). Ein kleines reguläres Geschäft in Eisendraht für Schrauben, Bolzen 2c. wurde nach wie vor zwischen Amerikanischen Konsumenten und Deutschen Fabrikanten direkt gemacht. Der hohe Zoll verhindert ein größeres Geschäft in diesem Artikel. Die Gesammteinfuhr betrug nicht über 2000 Tonnen, die Preise waren zwischen 130 und 150 Mark.

Stahl-Bandagen. Ein fortwährendes regelmäßiges Geschäft wurde in Radbandagen für Papierräder gemacht. Die Einfuhr aus Deutschland betrug etwa 15 000 Stück. Die Preise waren sehr gut. Das Geschäft wurde zwischen Produzent und Konsument direkt gemacht. Wie verlautet, beschäftigt sich jedoch nur ein Werk in Deutschland mit der Fabrikation der betreffenden Bandagen.

Wie aus obigen Angaben hervorgeht, betrug die Einfuhr von Blooms (Stahlblöcken) und Stahldraht etwa 150 000 Tonnen, ein bedeutender Theil der Bessemer-Produktion in Deutschland, welche vergangenes Jahr auf 700 000 Tonnen geschätzt wurde. Ein Prohibitivzoll auf die beiden genannten Artikel wäre demnach von ernstester Bedeutung.

An dieser Stelle verdient noch die bedeutende Einfuhr von Rohzink aus Deutschland Erwähnung. Das Gesammtquantum betrug über 5000 Tonnen. Die Einfuhr war durch den vermehrten Konsum im Vergleich zur einheimischen Produktion bedingt, welche letztere für den Bedarf nicht mehr ausreichte.

Einfuhr und Ausfuhr.

Die Einfuhr nahm im vergangenen Jahre um 3 375 131 Dollars im Werthe ab, während die Ausfuhr um 1 621 589 Dollars zunahm.

Der Gesammtwerth der Einfuhr betrug.. 64 870 402 Dollars,
„ „ „ Ausfuhr „ .. 70 800 353 „

Folgende Tabellen ergeben den Werth der Einfuhr und Ausfuhr und die Beträge der bei dem hiesigen Zollamt entrichteten Zölle während der letzten drei Jahre.

Ausfuhr.

1881	70 800 353	Dollars.
1880	69 178 764	„
1879	55 127 620	„

Einfuhr.

1881	64 870 400	Dollars.
1880	68 245 531	„
1879	48 552 309	„

Zölle.

1881	22 067 081	Dollars.
1880	21 235 624	„
1879	16 482 656	„

Die Hauptgegenstände der Einfuhr waren:

	Werth:	
Chemikalien	5 304 542	Dollars,
Kaffee	196 564	„
Rohe Baumwolle u. Baumwollenwaaren	1 510 944	„
Häute, Felle, Leder und Lederwaaren	9 239 546	„
Eisen und Stahl	5 058 105	„
Zucker und Melasse	16 598 786	„
Zinn in Barren und Platten	1 406 823	„
Wein und Spirituosen	535 336	„
Rohe Wolle und Wollenwaaren	7 408 358	„
Andere Artikel	17 457 018	„
Zusammen	64 716 022	Dollars.

Auf direktem Wege wurden von Deutschland eingeführt Chemikalien im Werthe von 18 464 Dollars, auf indirektem Wege dagegen:

	Werth:	
Bücher	22 126	Dollars,
Chemikalien	39 167	„
Posamentierwaaren	115 488	„
Baumwollenwaaren	15 556	„
Steingut	26 224	„
Luxusartikel	77 829	„
Glaswaaren	81 218	„
Papierwaaren	110 299	„
Seidenwaaren	18 111	„
Wein	11 521	„
Wollenwaaren	72 799	„
Andere Artikel	458 672	„
Zusammen	1 049 010	Dollars.

Die Hauptgegenstände der Ausfuhr waren:

	Werth:	
Rindvieh	5 460 715	Dollars,
Mais	5 399 753	„
Weizen	3 380 072	„
Weizenmehl	5 899 545	„
Rohe Baumwolle	8 689 432	„
Baumwollenwaaren	1 017 794	„
Speck und Schinken	12 158 811	„
Schweineschmalz	5 011 389	„
Schweinefleisch	2 266 550	„
Tabak in Blättern	2 158 671	„
Andere Artikel	18 966 147	„
Zusammen	70 408 879	Dollars.

Direkt wurden von hier nach Deutschland ausgeführt:

			Werth:	
Petroleum	894 374	Gallonen	88 684	Dollars,
Maschinenöl	65 197	„	9 780	„
Zusammen			98 464	Dollars.

Frachten.

Die Interessen der Segelschifffahrt haben während des Jahres 1881 in Folge sehr niedriger Frachtraten von Boston und ebenso von anderen Seestädten gelitten. Bei der sich stets mehrenden Anzahl von Dampfschiffen, welche den hiesigen Hafen anlaufen, werden Segelschiffe, hauptsächlich solche, welche für das transatlantische Geschäft bestimmt sind, schließlich ganz aus dem Frachtmarkte vertrieben werden.

Während des ganzen Jahres wurden durchschnittlich 4 bis 4¼ Schillinge für das Quarter Getreide nach Cork für Ordre bezahlt, und im Verhältniß zu früheren Jahren nur sehr wenige Segelschiffe wurden befrachtet. Die Nachfrage nach Segelschiffen war sehr gering, theilweise in Folge der schlechten Ernteverhältnisse im Westen Amerikas, hauptsächlich aber weil Exporteure nur Zuflucht zu Dampfschiffen nahmen, die während des ganzen Jahres zu dem niedrigen Satze von 3 bis 4½ Pence pro Bushel und mitunter auch zu 2 Pence pro Bushel Getreide und 15 bis 20 Schillinge pro Tonne Lebensmittel nach England beförderten.

Die Beförderung von Rindvieh durch Dampfschiffe hat während des vorigen Jahres bedeutend abgenommen, in dem letzten Monate des Jahres sogar ganz aufgehört. Die früher bezahlten Frachtpreise von 5 Pfd. Sterl. für das Stück Rindvieh und 10 Schillinge für das Stück Schafe sind auf 25 bezw. 4½ Schillinge gefallen, zu welchen Preisen die Beförderung der Thiere über den Ocean, welche mit so großem Risiko verbunden ist, nicht zu lohnen scheint.

Dagegen war ziemliche Nachfrage nach Schiffen, die Petroleum laden wollten, und in der That haben die meisten der fremden Schiffe, welche hierher kamen, solches nach Häfen des Baltischen Meeres zu dem Frachtpreise von 3 bis 3½ Schilling für das Barrel angenommen und befördert. Es wurden hier 10 800 000 Gallonen Petroleum gegen 5 000 000 Gallonen in 1880 verladen.

Auch für lange Reisen nach Ostindien und Afrika waren Schiffe in Nachfrage, und es wurden dorthin zu 27½ bis 35 Schillinge für die Tonne nach Maß von 40 Engl. Kubikfuß Inhalt Frachtabschlüsse gemacht.

Das Jahr schloß mit wenig Nachfrage nach Schiffen für Europa, und die Aussichten sind nicht versprechend.

Schifffahrt.

Die Zahl der während des Jahres 1881 hier eingelaufenen Schiffe betrug 3130 mit einem Tonnengehalt von 1 508 018 Tonnen, Nationalität, Zahl und Tonnengehalt derselben waren nachvermerkte.

	Schiffe.	Tonnen.
Deutsche	19	7 231
Britische	2350	1 160 601
Norwegische	39	17 679
Haitianische	29	7 758
Italienische	19	10 033
Oesterreichische	10	5 436
Dänische	9	2 122
Belgische	6	11 681
Schwedische	6	3 396
Französische	6	1 246
Niederländische	4	1 935
Portugiesische	4	783
Spanische	2	924
Argentinische	2	664
Nordamerikanische	625	276 529
Zusammen	3130	1 508 018

Von den Deutschen Fahrzeugen waren 18 Segelschiffe von 6229 Tonnen und 1 Dampfschiff von 1002 Tonnen (der Tönninger Dampfschiff-Gesellschaft). Wieder ausgegangen sind im Jahre 1881 18 derselben von 6368 Tonnen (17 Segelschiffe von 5366 Tonnen und das Dampfschiff); 1 Deutsches Segelschiff von 863 Tonnen war am Jahresschlusse im Hafen; dasselbe ging im Januar 1882 beladen

aus. Von den eingegangenen Deutschen Fahrzeugen kam das Dampfschiff in Ballast; 10 Deutsche Segelschiffe verließen den Hafen in Ballast.

VIII.] **Savannah.**

Jahresbericht für 1881.[1])

Schifffahrt.

Am Beginn des Jahres 1881 befand sich im Hafen von Savannah 1 Deutsches Schiff von 479 Register-Tonnen; im Laufe des Jahres kamen 20 solche von zusammen 13 594 Register-Tonnen an, und zwar 19 in Ballast und 1 mit Kainit.

Es gingen während des Jahres 20 Deutsche Schiffe ab, und zwar 2 mit Baumwolle nach Bremen, 2 mit Harz nach Hamburg, 1 mit Harz nach Harburg, 5 mit Baumwolle und 3 mit Harz und Bauholz nach anderen Europäischen Häfen, 7 in Ballast nach Amerikanischen Häfen.

Am Jahresschlusse verblieb demnach 1 Deutsches Schiff von 1180 Register-Tonnen im Hafen, welches im Januar 1882 mit Baumwolle nach Liverpool versegelte.

Nichtdeutsche Schiffe kamen aus Deutschen Häfen 8, nichtdeutsche Schiffe gingen nach Deutschen Häfen 28.

Die Gesammtbewegung des Hafens von Savannah war mit Ausschluß des Küstenverkehrs für das Jahr 1881 die nachverzeichnete.

Angekommen:

254 fremde	Schiffe	von 151 463	Register-Tonnen,
21 Amerikanische	„	„ 10 729	„

Abgegangen:

261 fremde	Schiffe	von 156 579	„
22 Amerikanische	„	„ 11 052	„

Die Frachtpreise waren auch im Berichtjahr mittelmäßig und es wurde, wie schon seit mehreren Jahren, namentlich im Anfange der Saison, die Verschiffung von Baumwolle nach Europäischen Häfen durch Englische Dampfschiffe zu verhältnißmäßig wohlfeileren Raten bewerkstelligt.

Handel.

Das Geschäft des Jahres war ein im Allgemeinen sehr befriedigendes: Günstige Witterungsverhältnisse, gute Ernten und die im Durchschnitt erzielten lohnenden Preise für die Landesprodukte, erzeugten in allen Kreisen, namentlich in der landwirthschaftlichen Bevölkerung, reges Leben und Verbesserung der finanziellen Zustände. Die im Staate Georgia bestehenden Baumwollspinnereien und Webereien gaben zum Theil sehr günstige Resultate und sind im fortwährenden Zunehmen begriffen.

Ausfuhr.

Die Ausfuhr von Baumwolle nach dem Auslande vom 1. September 1880 bis 31. August 1881 betrug: 498 561 Ballen Uplands (davon nach Deutschland — Bremen — 115 283 Ballen), und 5863 Ballen Sea Islands; diejenige küstenweise, zum Theil zur Weiterbeförderung nach Europäischen Häfen, belief sich auf 381 911 Ballen Uplands und 8003 Ballen Sea Islands. Der Gesammtwerth der während des gedachten Zeitraums über Savannah ausgeführten Baumwolle war etwa 48 Millionen Dollars.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 624.

Während des Kalenderjahres 1881 wurden außerdem von Savannah nach fremden Häfen ausgeführt:

Harz und Terpentinöl	im Werthe	von	1 012 000	Dollars,
Bauholz (pitch und yellow pine)	„	„	238 000	„
Verschiedenes	„	„	34 000	„
Zusammen	im Werthe	von	1 284 000	Dollars.

Ferner küstenweise:

	für Dollars
Einheimische Gespinnste	3 896 000
Bauholz	843 500
Reis	930 000
Harz und Terpentinöl	1 022 000
Gemüse	453 000
Früchte	577 000
Häute	373 500
Baumwollsamenöl und Baumwollsamen-Oelkuchen	215 000
Wolle	492 000
Tabak	257 000
Altes Eisen	313 000
Verschiedenes	156 000
Zusammen	9 528 000

Einfuhr.

Die zur See eingeführten Waaren aus fremden Häfen beschränken sich auf:

	für Dollars
Kaffee (von Rio de Janeiro)	309 000
Stahlschienen	313 000
Salz	22 000
Eisenreifen (für Baumwollballen)	70 000
Verschiedenes	68 000
Guano und Chemikalien	170 000
Zusammen	952 000

Guano. Von Peruanischem Guano und anderen Düngstoffen wurden von hier aus im verflossenen Jahre etwa 98 000 Tons zu 2000 Pfd. ins Innere des Landes versandt.

XI.] **Lagos** (Britisch-Guinea).

Jahresbericht für 1881.[1])

Die letztjährige Ernte in unseren Hauptlandesprodukten, Palmöl und Palmkerne, war nur mittelmäßig und in Folge dessen zeigt das Geschäft wieder einen Rückgang; dazu kommt, daß auch im letzten Jahre unsere hauptsächlichen Verbindungswege mit dem Innern geschlossen blieben. Es sind in dieser Richtung keine Schritte erfolgt, was um so mehr zu bedauern ist, da dadurch der Handel auf die mehr oder weniger ungesunden Küstenplätze beschränkt wird. König Tofa von Porto Novo führte während der größeren Hälfte des Jahres mit seinen Nachbarn Kriege, und es wurde dadurch der Handel in seinem Lande ganz gehemmt. Er suchte die weißen Kaufleute auf alle mögliche Weise zu drücken und zu behindern, und es hatten besonders die Deutschen Häuser hierunter zu leiden.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 296.

Der Gesammtwerth der Einfuhr in die Kolonie betrug 333 659 Pfd. Sterl. 9 Schill. 9 Pce. gegen 376 227 Pfd. Sterl. 18 Schill. 5 Pce. im Vorjahre. Davon entfielen auf Deutschland 104 340 Pfd. Sterl. 11 Schill. 11 Pce.

Dieses ist exklusive des Transitverkehrs nach Porto Novo. Der Gesammtwerth des letzteren ist nicht angegeben. Deutschlands Antheil hieran betrug 16 297 Pfd. Sterl. 16 Schill. 1 Pce. und ist der bedeutendste.

Der Gesammtwerth der Ausfuhr betrug:

460 007 Pfd. Sterl. 3 Schill. 7 Pce., gegen 576 500 Pfd. Sterl. im Vorjahr.

Deutschlands Antheil daran belief sich auf 115 524 Pfd. Sterl. 15 Schill. 2 Pce. Hierzu ist jedoch zu bemerken, daß die Ausfuhr nach England auch diejenigen Schiffe einschließt, die nach dem Kontinent bestimmt sind und einen Englischen Hafen für Order anlaufen.

Die Einnahme der Kolonie aus den Zöllen betrug 42 923 Pfd. Sterl. 16 Schill. 9 Pce. gegen 46 985 Pfd. Sterl. 5 Schill. 4 Pce. in 1880. Die Einfuhr von Baumwollenwaaren fiel von 141 844 Pfd. Sterl. 15 Schill. 7 Pce. in 1880 auf 98 996 Pfd. Sterl. 4 Schill. 7 Pce. in 1881. Deutschland betheiligte sich hieran nur mit 4988 Pfd. Sterl. 8 Schill. 9 Pce. Die Hälfte des obigen Imports von England dürfte auf die Deutschen Häuser hier entfallen. Die hauptsächlichsten hier gangbaren Baumwollenwaaren sind ungebleichte und gebleichte Shirtings und Prints.

Die Einfuhr von Spirituosen und Salz von Deutschland betrug in 1881:

	Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
Genever 321 176¾ Gallons, im Werthe von	34 719	6	6
Rum .. 282 942 „ „ „	22 922	15	3
Salz .. 3 126 Tons 5 Centner 2 Quart.			
18 Pfund Engl. im Werthe von	7 374	2	10
zusammen...	65 016	4	7

gegen im 1880 von 65 621 Pfd. Sterl. 16 Schill.

Die Importation von Kauris ist von 18 912 Pfd. Sterl. 19 Schill. auf 4969 Pfd. Sterl. 1 Schill. 7 Pce. Werth im Jahre 1881 zurückgegangen und wird voraussichtlich in Zukunft ganz aufhören.

Die Ausfuhr von Palmöl stieg im verflossenen Jahre auf 5648 Tons, im Werthe von 147 422 Pfd. Sterl 16 Schill. 3 Pce., gegen 4772 Tons, im Werthe von 133 222 Pfd. Sterl. im Jahre 1880. Von jenem Betrage fallen auf den Export nach Deutschland 26 570 Pfd. Sterl. 8 Schill. 9 Pce. Dagegen fiel die Ausfuhr von Palmkernen aus den oben angeführten Gründen von 29 632 Tons, im Werthe von 346 146 Pfd. Sterl. auf 20 801 Tons im Werthe von 221 634 Pfd. Sterl. 7 Schill. 11 Pce.; nach Deutschland ging davon mehr als nach jedem anderen Lande, nämlich 8477 Tons, im Werthe von 87 884 Pfd. Sterl.

Der Schiffsverkehr betrug:

eingehend	ausgehend
69 Schiffe von 19 395 Tonnen,	64 Schiffe von 17 882 Tonnen.

Hiervon entfallen auf Deutschland:

eingehend	ausgehend
30 Schiffe von 8511 Tonnen,	29 Schiffe von 8158 Tonnen.

2 Schiffe von zusammen 840 Tonnen kamen in Ballast ein, darunter 1 Deutsches von 274 Tonnen. Die ausgehenden Schiffe waren alle beladen.

Die vorstehenden Zahlen des Schiffsverkehrs verstehen sich ausschließlich der regelmäßigen Postdampfer.

Es bestehen hier jetzt die folgenden Dampfschiffslinien, für Post, Frachten und Passagiere:

Liverpool—Westküste, regelmäßig jeden Sonnabend von Liverpool.

Liverpool—Südwestküste, event. über Lagos und Bonny, jeden Monat eine Expedition.

Hamburg—Westküste, jeden Monat eine Expedition.

Die vorstehenden Linien sind Englische. Ferner:

Hamburg — West- und Südwestküste, Expeditionen alle zwei Monate.

Dieses ist die im November 1881 eingerichtete Deutsche Linie der Firma Carl Woermann.

Außerdem sind Deutsche und Britische Frachtdampfschiffe in unregelmäßiger Fahrt.

Der Gesundheitszustand unter der weißen Bevölkerung war im Berichtjahre ein recht günstiger. Die Zahl der hier ansässigen Deutschen betrug nach dem letzten Census 48.

XII.]

Sydney.

Handel und Schifffahrt der Kolonie Victoria im Jahre 1881.[1])

Allgemeiner Waarenverkehr.

Die jetzt vorliegende Handelsstatistik für 1881 beziffert den Werth der eingeführten Waaren auf 16 718 521 Pfd. Sterl., den der ausgeführten Waaren auf 16 252 103 Pfd. Sterl., was für den gesammten Waarenverkehr 32 970 624 Pfd. Sterl. ergiebt, eine Summe, die unerreicht in der Geschichte des Handels von Victoria dasteht. Vor allem hat sich die Besserung der Geschäftslage in den größeren Umsätzen der Einfuhr gezeigt, welche nach einer längeren Periode des Rückgangs um 2 161 627 Pfd. Sterl. im Vergleich zum Vorjahre gewachsen ist. Bei der Ausfuhr war schon im Jahre 1880 eine plötzliche Steigerung von rund 3 Millionen eingetreten; im Berichtjahre ist eine weitere Vermehrung von nahezu 300 000 Pfd. Sterl. erfolgt. In diese Summe ist nicht mitinbegriffen der Werth der Durchfuhr zur See (transhipment), der mit 1 946 804 Pfd. Sterl. angegeben wird, darunter Güter zum Werthe von 300 642 Pfd. Sterl., die nach Schluß der Weltausstellung in Melbourne seewärts wieder ausgeführt wurden. Dagegen sind in die obigen Beträge der Ein- und Ausfuhr eingerechnet alle Durchfuhrgüter, die auf dem Landwege importirt oder exportirt sind. Eine Angabe über die Waarenmengen, welche dem inländischen Verbrauch zugeführt sind, ist nicht vorhanden; bei dem Ausfuhrhandel ist der Werth der inländischen Produktion auf 12 480 567 Pfd. Sterl. geschätzt, wonach auf Reexporte 3 771 536 Pfd. Sterl. kommen würden. Zu bemerken ist, daß alle Werthangaben auf den Deklarationen der Importeure bezw. Exporteure beruhen; nur bei denjenigen Einfuhrgütern, die Werthzöllen unterliegen, ist als Werth der Marktpreis an den hauptsächlichsten Bezugsorten mit einem Aufschlag von 10 pCt. angenommen.

Einfuhr.

Bei der Einfuhr zeigen alle in der mitgetheilten Liste aufgeführten Artikel eine Zunahme gegen das Vorjahr mit Ausnahme

[1]) Wegen es Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 601.

von Wolle, Edelmetallen, Malz, Zucker und Vieh. Für den fremden Importhandel sind namentlich die größeren Einfuhrwerthe der Europäischen und Amerikanischen Fabrikate wichtig, in deren Konsum während der drei voraufgegangenen Jahre eine bedenkliche Abnahme eingetreten war, die man zum Theil auf Rechnung der hohen Schutzzölle in Victoria gesetzt hatte. Trotz der Besserung im Berichtjahre ist übrigens der Verbrauch fremder Industrieerzeugnisse durchschnittlich noch nicht wieder auf der früher erreichten Höhe angelangt, wie ein Vergleich der bezüglichen Einfuhrwerthe von 1877 und 1881 ergiebt. Doch hat die Erfahrung des letzten Jahres bewiesen, daß die vermehrte Kaufkraft der Kolonie in erster Linie der ausländischen Einfuhr zu Gute gekommen, und daß die einheimische Industrie trotz aller Schutzzölle nur in einzelnen Artikeln konkurrenzfähig geworden ist. Ueber den Antheil der verschiedenen Länder an der Einfuhr liegen noch keine Nachweise vor.

Ausfuhr.

Die Ausfuhrwerthe würden noch größere sein, wenn nicht wegen der verspäteten Ankunft der Wolle in den Verschiffungshäfen von Victoria der Export dieses Artikels im Berichtjahre eine Abnahme von 9 036 978 zum Werthe von 967 437 Pfd. Sterl zeigte. Die sonstigen Stapelartikel: Gold, Getreide, Leder, Talg sind in größeren Quantitäten verschifft worden, als im Vorjahre. Die Schwierigkeiten, welche dem Export von Fleisch in gefrorenem Zustande nach Europa entgegenstehen, sind noch immer nicht vollständig überwunden. Im Jahre 1881 wurden hiervon im Ganzen 446 Tons verschifft, von denen Rindfleisch durchschnittlich 5 Pence, Hammelfleisch 5½ Pence pro Pfund auf dem Londoner Markte erzielte. Unter den in der tabellarischen Uebersicht nicht namentlich aufgeführten Exportartikeln sind die nachstehenden Produkte der inländischen Industrie hervorzuheben:

	Werth: Pfd. Sterl.
Ackerbaumaschinen und Geräthschaften	24 145
Sonstige Maschinen	72 219
Kleidungsstücke	226 203
Stiefel und Schuhe	45 856
Möbel	31 282
Sattlerwaaren	21 383
Buchbinder- und Galanteriewaaren	19 441

Schifffahrt.

Der Tonnengehalt der angekommenen und abgegangenen Schiffe weist wiederum eine Vermehrung von zusammen 232 003 Tons auf, welche hauptsächlich eine Folge der vermehrten Dampferverbindungen ist. Bei Vergleichung der betreffenden Zahlen mit der Statistik des Schiffsverkehrs in Neusüdwales ist nicht zu vergessen, daß die Schiffe derjenigen überseeischen Dampferlinien, welche in Sydney ihren Endpunkt haben und Melbourne auf der Hin- und Rückreise anlaufen, im letzteren Hafen auf jeder Fahrt viermal — zweimal eingehend und zweimal ausgehend —, in Sydney dagegen nur zweimal gezählt werden. Ueber den Antheil der verschiedenen Flaggen am Schiffsverkehr, sowie über den Herkunfts- und Bestimmungsort der Schiffe sind detaillirtere Nachrichten noch nicht veröffentlicht. Das Verhältniß von Dampf- und Segelschiffen im Gesammtverkehr stellte sich für 1881 wie folgt:

Einklarirt:
683 Segelschiffe von 336 130 Tonnen,
1442 Dampfschiffe „ 883 101 „

Ausklarirt:
645 Segelschiffe von 290 597 Tonnen,
1478 Dampfschiffe „ 902 074 „

Zolleinnahmen.

Entsprechend den größeren Handelsumsätzen, haben sich die Zolleinnahmen um 368 049 Pfd. Sterl. vermehrt. Die hauptsächlichste Zunahme hat bei den ausländischen Industrieerzeugnissen stattgefunden. Zu der Gesammteinnahme von 1 908 698 Pfd. Sterl. trugen bei:

	Pfd. Sterl.
die Einfuhrzölle auf Verzehrungs- und Genußmittel	785 515
die specifischen Zölle auf Fabrikate	441 540
die Werthzölle	416 932

Unter denjenigen ausländischen Fabrikaten, welche die höchsten Zollerträge lieferten, sind zu nennen:

Artikel.	Zollertrag. Pfd. Sterl.	Zollsatz.
Kleidungsstücke	66 757	25 pCt des Werths,
Seidene und Atlasstückgüter	45 896	20 „ „ „
Metallwaaren und Maschinen	37 918	25 „ „ „
Oel in Fässern	34 285	6 Pce. pro Gallone,
Teppiche, wollene Decken 2c.	30 179	20 pCt. des Werths,
Möbel und Holzwaaren	27 576	25 „ „ „
Strumpfwaaren und Handschuhe	24 214	20 „ „ „
Juwelierwaaren und Uhren	21 990	20 „ „ „
Musikalische Instrumente	18 813	25 „ „ „

Uebersicht über die Ein- und Ausfuhr, den Transitverkehr, die Schifffahrt und die Zolleinnahmen der Kolonie Victoria im Jahre 1881.

Klassifikation der Artikel 2c.	Werth: Pfd. Sterl.
Baumwolle, wollene, seidene und leinene Stückgüter	1 840 847
Fabrizirte Gegenstände, davon Hüte 2c.	1 213 089
Stiefel und Schuhe	105 379
Säcke, Wollsäcke, Seilerarbeiten	254 548
Metalle, einschließlich Draht	525 150
Fabrikate von Metall, einschließlich Maschinerien, Eisenwaaren 2c., Munition, Pulver 2c.	648 435
Nähmaschinen	83 224
Glas- und Thonwaaren, Porzellan	144 383
Säuren, Alkalien, andere Chemikalien, Droguen (einschließlich Opium), Gummi, Harz 2c.	270 229
Gemälde, Fenster- und Spiegelglas, Tapeten 2c.	151 626
Möbel, Bürsten 2c., Holzwaaren, Wachstuch, Matten 2c.	163 435
Papier, Bücher, Schreib- und Druckmaterialien	527 655
Sattlerwaaren, Lederwaaren	30 286
Galanteriewaaren, Kämme, Parfumerien, Spielwaaren 2c.	146 861
Musikalische Instrumente	93 684
Juwelierwaaren, Uhren, Silberzeug, plattirte Sachen, Instrumente (wissenschaftliche 2c.)	201 460
Steinkohle, Koke, Schlacken	337 638
Holz, Cement, Schiefer, Thüren 2c.	556 608
Leder, Patent- 2c., und Leder, zugeschnittenes	109 719
Hanf, Flachs, Jute und andere Fasern	55 561
Felle und Häute, Talg, Hörner 2c.	133 858
Guano, Abfälle, Knochen	10 328
Wolle	2 887 260

Klassifikation der Artikel ꝛc.	Werth: Pfd. Sterl.
Gold und Silber (gemünzt und ungemünzt)	905 990
Vorräthe, Eisenbahnmaterial ꝛc. für Regierungsrechnung	156 216
Spirituosen, Weine, Bier	721 148
Tabak, Cigarren, Schnupftabak	185 815
Hopfen	42 332
Malz	7 792
Zucker	993 733
Thee	942 603
Kaffee, Kakao ꝛc.	91 034
Lichte	57 327
Artikel des Oelhandels, Gewürze, getrocknete Früchte, Konditorwaaren, präservirte Eßwaaren, Fische, Salz, Zündhölzer, Kork, Salatöl ꝛc.	577 837
Oele in Fässern, Kerasin-, Lein-, Ricinus-, Chinesisches ꝛc.	189 618
Reis	116 577
Mehl, Roggen, Mais, Hafer, Gerste, Weizen ꝛc.	226 234
Grüne Früchte, Samen, Pflanzen, Gemüse	87 939
Hornvieh, Schafe, Pferde, Schweine	757 242
Alles Andere, Verschiedenes, persönliche Effekten ꝛc.	167 821
Gesammteinfuhr...	16 718 521
Ausfuhr.	
Gold (gemünzt und ungemünzt)	4 737 929
Leder	315 952
Eingemachtes Fleisch	102 365
Talg	247 372
Wolle	5 450 029
Getreide	714 723
Alles Andere	4 683 733
Gesammtausfuhr...	16 252 103
Rückzollexporte (inbegriffen im Vorstehenden)...	725 957
Transitverkehr (in den Importen und Exporten nicht inbegriffen).	
Kupfer	79 397
Gold und Silber (gemünzt und ungemünzt)	300
Zinn und Zinnerz	46 499
Wolle	199 085
Tuchwaaren, Kleider, Seide ꝛc.	428 562
Alles Andere	1 192 961
Gesammt-Transitverkehr...	1 946 804
Schifffahrt.	
Angekommen von	Tonnen.
Großbritannien und Irland	271 463
den Australischen Kolonien	782 580
allen anderen Ländern	165 188
Zusammen...	1 219 231
Abgegangen nach	
Großbritannien und Irland	187 973
den Australischen Kolonien	895 422
allen anderen Ländern	109 276
Zusammen...	1 192 671

Zolleinnahmen.	Pfd. Sterl.
Zölle auf Spirituosen, Weine, Bier	496 398
„ „ Zucker, Thee, Kaffee ꝛc.	207 286
„ „ Tabak, Cigarren, Schnupftabak	81 831
„ „ andere Artikel	858 472
Abgabe auf Spirituosen und Bier	149 409
„ „ Tabak, Cigarren, Schnupftabak	52 909
Werftgelder und Hafenabgaben	23 759
Tonnengelder	22 777
Gebühren, Geldbußen ꝛc.	15 857
Gesammteinnahme...	1 908 698
Lootsenabgaben	26 678
Rückzölle bezahlt	92 411

Produktion und Ausfuhr von Gold in Victoria im Jahre 1881.[1])

Ueber die Frage der Produktion und Ausfuhr von Gold in Victoria während des Jahres 1881 enthalten die kürzlich publizirten Mineral Statistics of Victoria for the year 1881 eine Reihe weiterer Mittheilungen, die von Interesse sein dürften.

Nach verschiedenen amtlichen Auskünften wird die Masse des in der ganzen Kolonie zu Tage geförderten Goldes auf 858 850 Unzen berechnet, während die vorläufigen Schätzungen im Anfang dieses Jahres 886 416 Unzen als muthmaßliche Produktion angaben. Die Zahl der am 31. Dezember 1881 auf den Goldfeldern beschäftigten Arbeiter belief sich nach dem vorliegenden Bericht auf 38 136, gegen 38 568 im Vorjahre, während die Durchschnittszahl einen Zuwachs von 360 für das Berichtjahr ergiebt. Die Löhne für Bergleute betrugen von 2 Pfd. Sterl. 2 Schill. bis 2 Pfd. Sterl. 10 Schill. pro Woche; die über der Erde beschäftigten Arbeiter (surface men) erhielten von 1 Pfd. Sterl. 16 Schill. bis 2 Pfd. Sterl. 10 Schill., Chinesen von 15 Schill. bis 2 Pfd. Sterl. 2 Schill.

Der Werth der auf den verschiedenen Goldfeldern benutzten Maschinen wurde auf 1 860 577 Pfd. Sterl. veranschlagt.

Die Zahl der Bergwerksgesellschaften hat in den letzten vier Jahren bedeutend zugenommen, wie die nachstehende Uebersicht ergiebt:

Jahr.	Zahl der Gesellschaften.	Zahl der Aktien.	Nominelles Grundkapital.		
			Pfd. Sterl.	Schill.	Pce.
1878	81	1 035 968	791 960	—	—
1879	167	2 277 276	1 286 674	—	—
1880	390	6 846 549	3 496 731	13	4
1881	448	9 290 895	6 647 838	—	—

Im ersten Quartal des laufenden Jahres wurden nach amtlichen Schätzungen 189 826 Unzen Gold in Victoria gewonnen und 64 023 Unzen inländischen Goldes aus der Kolonie exportirt. Die Ausfuhr gemünzten Goldes belief sich in demselben Zeitraum auf 958 816 Pfd. Sterl. 37 716 Arbeiter fanden auf den Goldfeldern Beschäftigung.

[1]) Vergl. Hand. Arch. 1882 II. S. 247.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler und Sohn, Berlin, Kochstraße 69. 70.

Handelsberichte der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika. XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechen, sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

IV.]

Wiborg.

Handelsbericht für das Jahr 1881.[1])

Der Handelsverkehr unseres Platzes im letztverflossenen Jahre, 1881, erweist in der Ausfuhr einen sehr großen Ausfall von über 6 Millionen Finnische Mark, welcher in der geringen Ausfuhr der Hauptexportartikel Planken und Bretter besteht, demnach auch der Schiffsverkehr ein bedeutend kleinerer war und nur aus 564 Schiffen mit einem Raumgehalt von 115 012 Register-Tonnen bestand, während im Jahre 1880 in unseren Hafen 751 Schiffe, messend 162 568 Register-Tonnen, einliefen.

Den Nationalitäten nach vertheilten sich die Schiffe wie folgt:

Finnische	334,	messend	48 573	Reg.-Tonnen,
Russische	30,	„	7 626	„
Norwegische	77,	„	25 408	„
Deutsche	35,	„	6 632	„
Englische	27,	„	11 071	„
Schwedische	26,	„	5 934	„
Niederländische	14,	„	3 566	„
Dänische	9,	„	1 690	„
Französische	6,	„	1 609	„
Oesterreichische	4,	„	1 692	„
Italienische	1,	„	196	„
Amerikanische	1,	„	1 015	„

Diese Schiffe kamen an und gingen ab.

von		nach	
Finland	50	Finland	79
Rußland	340	Rußland	189
Deutschland	45	Deutschland	55
Schweden und Norwegen	30	Schweden und Norwegen	22
England	30	England	78
Niederlande	16	Niederlande	37
Frankreich	10	Frankreich	63
Dänemark	9	Dänemark	19
Italien	7	—	
Rio de Janeiro	4	—	
New-York	2	—	
Belgien	1	Belgien	6
Portugal	1	Spanien	3
Ueberwinterte	19	Ueberwinterte	13
	564		564

wovon in Ballast 260 Schiffe ankamen und 526 Schiffe mit Ladung abgingen.

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 II. S. 56.

Die Ausfuhr von gesägtem Holze (Bretter und Planken), welche im Jahre 1880 den ungewöhnlich hohen Betrag von 9 961 116 Kubikfuß und einen Werth von 11 455 285 Finnischen Mark erreichte, war dieses letztverflossene Jahr, nur 5 850 430 Kubikfuß, bei einem Werthe von 5 850 430 Finnischen Mark; indem bei den so großen Lagerbeständen der kontinentalen Marktplätze und in Folge dessen geringeren Bedarfes und gedrückter Preise des Holzmarktes unsere Exporteure sich mehr zurückhaltend hielten, da selbige in richtiger Beurtheilung der flauen Konjunktur während des ganzen Winters auf den Sägemühlen in eingeschränktem Maße hatten arbeiten lassen.

Die übrigen Hauptexportartikel unseres Platzes bestanden demnach, aus

Butter	für	1 203 600	Finnische	Mark,
Tapeten nach Rußland	„	132 985	„	„
Eisen und Eisenwaaren, Maschinentheile	„	149 180	„	„
Glas und Glaswaaren	„	89 010	„	„
Fleisch und Vogelwild	„	101 560	„	„
und sonstige diverse Waaren	„	552 665	„	„

Von diesen Ausfuhrartikeln wurden nach Deutschland verschifft.

Bretter und Planken 625 880 Kubikfuß,
Butter 392 080 Pfund,

während im Jahre 1880 diese beiden Artikel folgende Beträge erwiesen:

Bretter und Planken 1 274 660 Kubikfuß,
Butter 828 760 Pfund.

Der Ausfall des Butterexportes ist wohl dem Umstande zuzuschreiben, daß die hiesigen hohen Preise Deutsche Käufer zurückhielten, da der in Deutschland entstandene Verbrauch der künstlichen Margarin-Butter, die billiger als Finnische Butter ist, den Konsum der natürlichen Butter abschwächte, und hiesige Produzenten und Exporteure in Petersburg besseren Absatz fanden, außerdem aber auch in Folge des so knappen Futtervorraths in der Winterzeit und der dann während der Frühjahrs- und Sommermonate vorherrschenden Dürre, welche die Produktion auch bedeutend kleiner machte. — Der Import unseres Platzes, der einen Betrag von 9 006 795 Finnischen Mark erreichte, war indessen gleichfalls um 377 764 Finnische Mark geringer wie das Jahr 1880, welches den bei diversen Artikeln vom früheren Jahre nachgebliebenen unrealisirten Lagerbeständen zuzuschreiben ist.

Die Industrie unseres Platzes repräsentirt laut gesammelten, den hiesigen Behörden eingelieferten Aufgaben einen Werth von 1 931 405 Finnischen Mark und bestand, aus

Maschinen und Eisenfabrikate	für	653 850	Finn.	Mark,
Stahlwaaren	„	75 000	„	„
Tabaksfabrikate	„	231 685	„	„
Cichorien, gebrannte	„	61 000	„	„

Brantwein	für	120 000	Finn. Mark,
Bier und Malzgetränke	„	266 430	„ „
Lichte	„	122 600	„ „
Seife	„	134 000	„ „
Knochenmehl	„	29 200	„ „
Leim	„	15 800	„ „
Kalk, gebrannter	„	19 000	„ „
Zündhölzer	„	57 040	„ „
Tapeten	„	95 000	„ „
Asphaltdachfilz und Lack	„	30 800	„ „
Korken	„	20 000	„ „

Der Export unseres Nachbarhafens Kotka, der im letzten Jahre den unserigen bedeutend überstieg, wurde durch 492 Schiffe, messend 124 389 Register-Tonnen, vermittelt, und bestand aus:

Planken und Bretter	7 677 639	Kubikfuß,
Plankenenden	1 224 630	„
Stäbe	501 777	„
Balken	321 667	„

repräsentirend einen Werth von 8 671 595 Finnischen Mark und diversen Waaren für 140 075 Finnische Mark, wogegen die Einfuhr nur 785 195 Finnische Mark erwies.

IV.]

Åbo.

Handelsbericht für 1881.[1])

Im Jahre 1881 war der Handelsverkehr Åbos besonders lebhaft in Folge des zurückgekehrten Vertrauens in der merkantilischen Welt, so daß der Import sogar auf nahe an 20 Millionen Finnische Mark, gegen 11 Millionen im Jahre vorher, gestiegen ist. Leider wurden aber diese guten Aussichten sehr getrübt durch die auch hier eingetretene schlechte Ernte, in Folge dessen schon im Herbste, sowohl die Getreidepreise als auch die Preise mancher Lebensmittel, als: Milch, Butter 2c., bedeutend in die Höhe gingen. Daher war auch das Exportgeschäft zum Herbst flauer und blieb gegen das vom Jahre vorher um 2 Millionen Finnische Mark zurück, namentlich durch weniger exportirte Butter und Getreide. Durch den ganz ungewöhnlich gelinde Winter und Schneemangel hat das Geschäft, besonders das der Kleinhändler, einen bedeutenden Schaden erlitten, da bei den schlechten Wegen die Landleute nur selten zur Stadt kamen. Hoffentlich hat die Wintersaat durch die Witterung nicht gelitten und ist die Befürchtung auf eine schlechte Ernte für 1882 ungegründet; es hängt dies ja auch Alles von den ferneren Witterungsverhältnissen ab.

1881 Import in Åbo Total 19 765 000 Finnische Mark, davon von Deutschland 4 670 000 Finnische Mark. Darunter sind folgende Hauptartikel:

	Finnische Mark.
Baumwolle	2 530 000
Weine und Spirituosen	573 800
Kaffee und Cichorien	2 233 000
Eisen- und Stahlwaaren, Blei 2c.	3 118 500
Steinkohlen	348 600
Maschinen und Ackergeräthe	538 400
Salz	130 300
Rohzucker	1 725 100
Raffinaden 2c.	92 000
Mehl, Grütze 2c.	560 000
Getreide	310 800
Tabak	1 636 600
Droguen	310 000
Wolle	635 500
Manufakturwaaren, Seide, Hanf, Garn 2c.	1 905 700
Getrocknete und gesalzene Fische	316 600
Petroleum	122 400
Farbstoffe, Oele, Firniß 2c.	656 200
Häute, rohe und bereitete	202 600
Steingut, Glas, Cement 2c.	104 400
Kolonialwaaren	178 800
Syrup	58 900
Sämereien und Gewächse	42 100
Kork und Korkenholz	197 000
Kurze Waaren	278 800
Früchte	45 000
Gedruckte Bücher, Musikalien 2c.	66 000
Gummi und Gummiarbeiten	8 200
Hopfen	64 800
Seife, Lichte und Fettwaaren	193 400
Papier und Pappe	43 900
Uhren	65 400
Instrumente	37 500
Potasche	172 100
Lumpen	29 800

1881 Export von Åbo Total 9 127 200 Finnische Mark, davon nach Deutschland 328 000 Finnische Mark. Darunter sind folgende Hauptartikel:

	Finnische Mark.
Potasche	1 700
Gesalzene Fische	27 200
Stangen- und Gußeisen	1 315 400
Kümmel	30 300
Fleisch	47 300
Maschinen	8 300
Butter	365 200
Getreide und Mehl	1 434 200
Holz und Holzwaaren	3 742 900
Papier und Pappe	7 800
Zeuge, Asphaltfilz 2c.	204 400
Hanf- und Leinsamen	39 000
Pferde und Rindvieh	159 300
Bücher und Musikalien	13 500
Leinen- und Hanfgarn	1 900
Glas, Bouteillen, Fayence	36 500
Tabak und Cigarren	3 000
Schiffe und Boote	1 587 300
Häute	14 800
Pelzwaaren	23 400
Wolle	23 100

Die Zahl der angekommenen Deutschen Schiffe betrug 17 mit 5178 Register-Tonnen. Von Deutschland kamen 53 Schiffe mit 13 462 Register-Tonnen. Es gingen dahin ab 28 Schiffe mit 6519 Register-Tonnen.

---

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 I. S. 570.

IV.] # St. Petersburg.

Der Handel Rußlands über die Europäische Grenze im Jahre 1881, verglichen mit 1880 und den Vorjahren.[1])

Das Ergebniß des Jahres 1881 ist für den Handel Rußlands mit Europa im Allgemeinen kein günstiges. Auffallend namentlich ist die außerordentliche Abnahme des Imports, in Folge deren sich die Zolleinnahmen um 19 504 000 Rubel Kredit gegen das Vorjahr verringert haben. Der Grund dieser Abnahme liegt vor Allem in den Bestimmungen des Allerhöchsten Befehls vom 16. Dezember 1880, wonach vom 1. Januar 1881 ab von allen eingeführten Waaren — Salz ausgenommen — ein Ergänzungszoll von 10 pCt. erhoben werden sollte. In Folge dieser Veränderung suchte die kaufmännische Welt von ihren Waarenvorräthen so viel als irgend möglich noch vor dem Inkrafttreten der neuen Bestimmung zu bereinigen. Viele Waaren, die unter normalen Verhältnissen erst in den Zolltabellen des Jahres 1881 erschienen wären, gelangten auf diese Weise bereits in den letzten Wochen des Jahres 1880 zur Verzollung. Allein im Dezember wurden an Zöllen 19 436 000 Rubel eingenommen, um 10 838 000 Rubel mehr als in dem gleichen Monate des Jahres 1879.

Die nachfolgende Darstellung stützt sich auf die hier unten angefügten Tabellen des Zolldepartements zu St. Petersburg, welche eine vorläufige Zusammenstellung des Ein- und Ausfuhrhandels über die Europäische Grenze enthalten. In den Tabellen ist das Ergebniß der Handelsbewegung mit geringen Ausnahmen lediglich der Quantität nach, und zwar in Pud (1 Pud = 16,38 Kilogramm) angegeben. Der Veröffentlichung genauer Daten über den Werth der einzelnen Waaren, ihre Herkunft und Bestimmung kann erst im nächsten Jahre entgegengesehen werden.

Von den Tabellen betrifft die eine A. die Einfuhr, die andere B. die Ausfuhr. Die ersten Rubriken enthalten die Gesammtmenge der Ein- und Ausfuhr im Jahre 1881, verglichen mit der Waarenmenge des Jahres 1880, unter Berechnung des Plus und Minus, die folgenden Rubriken Angaben über die Höhe der bei den einzelnen Zollämtern deklarirten Waaren.

Aus den Listen ergiebt sich zunächst das folgende allgemeine Bild:

1) Eingeführt wurden:

a. in vergleichsweise größerer Menge als 1880:

	1881.	Mehr gegen 1880.
Salz (Z. 9)	11 374 067 Pud,	2 314 297 Pud,
Hering (Z. 10)	5 133 405 „	704 742 „
Sonstige Fische (Z. 11)	964 359 „	324 170 „
Rohbaumwolle (Z. 15)	8 217 409 „	3 330 849 „
Indigo (Z. 17)	54 886 „	18 144 „
Blei (Z. 24)	1 086 604 „	100 167 „
Soda (Z. 30)	1 738 352 „	18 062 „

b. in geringerer Menge als in 1880:

	1881.	Weniger als 1880.
Thee (Z. 3)	626 274 Pud,	519 767 Pud,
Kaffee (Z. 4)	426 638 „	75 426 „
Oel (Z. 5)	1 078 760 „	373 835 „
Wein (Z. 6, 7, 8)	692 779 „ / 625 543 Flaschen,	451 898 „ / 859 219 Flaschen,
Talg (Z. 12)	370 246 Pud,	414 814 Pud,
Tabak (Z. 13 u. 14)	78 517 Pud,	68 950 Pud,
Baumwollengarn (Z. 16)	380 605 „	187 814 „
Leuchtöl (Z. 18)	1 199 188 „	246 370 „
Unverarbeitetes Roheisen (Z. 19)	14 338 463 „	548 833 „
Eisen (Z. 20, 21 u. 22)	6 742 273 „	2 959 792 „
Stahlschienen (Z. 23)	939 250 „	2 157 721 „
Wolle (Z. 25 bis 28)	747 568 „	74 186 „
Seide (Z. 29)	25 765 „	4 947 „
Steinkohle (Z. 31)	109 301 963 „	7 962 817 „
Lokomotiven, Lokomobilen und Maschinenzubehör (Z. 32)	1 417 947 „	2 597 822 „
Baumwollenfabrikate (Z. 33)	70 131 „	21 563 „
Wollenfabrikate (Z. 34)	89 046 „	46 144 „
Seidenfabrikate (Z. 35)	5 347 „	2 184 „
Leinenfabrikate (Z. 36)	1 422 939 „	643 650 „

2) Ausgeführt wurden:

a. in größerer Menge als 1880:

	1881.	Mehr als 1880.
Oelkuchen (Z. 12)	1 718 672 Pud,	23 835 Pud,
Flachs (Z. 22)	12 974 036 „	3 382 168 „
Flachswerg (Z. 23)	1 855 333 „	924 746 „
Hanf (Z. 24)	4 740 283 „	913 287 „
Hanfwerg (Z. 25)	280 388 „	90 046 „
Hanfgarn (Z. 27)	298 055 „	103 380 „
Leder und Juchten (Z. 29)	19 678 „	3 352 „
Knochen (Z. 30)	113 795 „	61 822 „
Pottasche (Z. 33)	63 246 „	26 796 „
Lumpen (Z. 35)	881 151 „	135 656 „
Seilerwaaren (Z. 36)	317 382 „	62 721 „
Grobe Leinewand (Z. 37)	6 440 166 Arschin,	153 722 Arschin,
Pelzwerk (Z. 39)	91 310 Pud,	11 095 Pud.

b. in geringerer Menge als 1880:

	1881.	Weniger gegen 1880.
Getreide (Z. 1 bis 9)	23 805 073 Tschetw.,	27 366 Tschet.,
Lein- u. Hanfsamen (Z. 10)	2 468 388 „	214 157 „
Andere Oelsämereien (Z. 11)	557 614 „	207 437 „
Butter (Z. 13)	155 765 Pud,	31 786 Pud,
Spiritus (Z. 14)	623 488 „	871 632 „
Tabak (Z. 15)	41 581 „	101 414 „
Zucker (Z. 16 und 17)	42 954 „	95 322 „
Vieh (Z. 18 und 19)	674 459 Stück,	466 116 Stück,
Talg (Z. 21)	284 785 Pud,	141 746 Pud,
Rohhäute (Z. 28)	351 594 „	6 619 „
Wolle (Z. 31)	1 141 017 „	522 656 „
Schweinsborsten (Z. 32)	122 201 „	8 792 „
Eisen (Z. 34)	187 870 „	7 954 444 „
Holz (Z. 38)	für 29 648 180 Rubel,	3 257 829 Rubel.

Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich, hat der Importhandel in nahezu allen wichtigeren Artikeln einen Rückgang erfahren. Besonders erheblich ist der Ausfall bei den Nahrungs- und Genußmitteln, bei Tabak, Maschinen und den Erzeugnissen der Textilindustrie. Günstiger gestalten sich die Verhältnisse bei der Ausfuhr. Wichtige Exportartikel, wie Flachs, Hanf, Hanfheede, Hanfgarn, Flachsheede zeigen eine nicht unwesentliche Zunahme, im Allgemeinen aber steht

[1]) Wegen der früheren Jahre vergl. Deutsches Hand. Arch. 1880 I. S. 155.

auch die Ausfuhr des Jahres 1881, namentlich hinsichtlich der landwirthschaftlichen Produkte, an Bedeutung derjenigen von 1880 nach.

Im Folgenden wird auf die Bedeutung von Zu- und Abnahme der einzelnen Import- und Exportartikel, insbesondere im Vergleich mit den voraufgegangenen Jahren, näher eingegangen werden.

Der Notenumlauf der Reichsbank und das Goldagio gestalteten sich 1881 folgendermaßen.

	Metallfonds.	Notenumlauf.	Zeitweilig emittirte Noten.	Gesammt-Notenumlauf (unter Ausschluß der als „Kassenbestand" vorhandenen Kreditbillets).	Der Preis der Halbimperiale war
	Millionen.				Rubel.
1. Januar 1881	171,5	716,5	417,0	1085,0	7,85
1. Februar „	171,5	716,5	417,0	1050,3	7,78
1. März „	171,5	716,5	417,0	1040,0	7,94
1. April „	171,5	716,5	417,0	1020,0	7,97
1. Mai „	171,5	716,5	417,0	1015,7	8,07
1. Juni „	171,5	716,5	417,0	1016,9	8,03
1. Juli „	171,5	716,5	417,0	1011,0	7,80
1. August „	171,5	716,5	417,0	1004,9	7,69
1. September „	171,5	716,5	417,0	1034,4	7,64
1. Oktober „	171,5	716,5	417,0	1077,5	7,66
1. November „	171,5	716,5	417,0	1054,9	7,72
1. Dezember „	171,5	716,5	417,0	1033,3	7,82
					durchschnittlich im Jahr 1881
1. Januar 1882	171,5	716,5	417,0	1028,1	7,83

A. Einfuhr.

I. Nahrungs- und Genußmittel.

(Zahlen 1 bis 14 der Einfuhrtabelle.)

Die Einfuhr von Nahrungs- und Genußmitteln hat, wie bereits erwähnt, durchweg abgenommen. Eine Ausnahme machen nur Fische und Salz.

Der wichtigste Artikel in dieser Gruppe ist:

1) Thee (Z. 3 der Tab.). Seitdem im Jahre 1862 das Verbot der Einfuhr dieses Artikels über die Europäische Grenze aufgehoben worden, hat der Import, namentlich aus Deutschland und England, in rascher Steigerung zugenommen. Im Laufe der letzten Jahre erreichte er die Durchschnittshöhe von 7- bis 800 000 Pud jährlich. Daneben findet von Asien her eine Zufuhr statt, die sich im Jahre 1880 auf etwa 999 000 Pud, im Werthe von 22 Millionen Rubeln, belief. Nur ein verschwindend kleiner Theil des Gesammtimports (1880 5253 Pud) wird aus Rußland wieder ausgeführt; der gesammte Rest gelangt im Inlande zum Konsum.

Eine außerordentliche Steigerung der Einfuhr fand im Hinblick auf den vom 1. Januar 1881 ab in Kraft gesetzten 10procentigen Zollzuschlag im Jahre 1880 statt, in welchem 1 146 000 Pud im Werthe von 63,6 Millionen Rubeln die Grenze passirten. Die Einfuhr des Jahres 1881 war dafür entsprechend geringer und betrug nur 626 000 Pud, wovon der größte Theil (524 000 Pud), wie in früheren Jahren, in Moskau zur Verzollung gelangte. Der Durchschnitt beider Jahre ergiebt für jedes ein Quantum von etwa 880 000 Pud, wodurch die mittlere Einfuhr der früheren Jahre überschritten ist.

Die gleichen anormalen Verhältnisse beeinflußten in den beiden letzten Jahren die Einfuhr von

2) Kaffee (Z. 4 der Tab.), welche 1880 über ½ Million Pud, 1881 dagegen nur 425 000 Pud betrug. Die Haupteinfuhr erfolgte über die Zollämter von St. Petersburg, Reval, Riga, Odessa und Warschau.[1])

3) An Wein (Z. 6 bis 8 der Tab.) gelangten zur Einfuhr:

	1879.	1880.	1881.
a. in Fässern	899 000	1 144 000	692 700 Pud,
b. in Flaschen	262 000	384 000	260 000 Flaschen.

Auch hier steht das Jahr 1881 hinter dem Vorjahre bedeutend zurück. Noch größer ist der Ausfall in der Champagnereinfuhr; dieselbe betrug:

1879 ..... 748 000 Flaschen,
1880 ..... 1 100 000 „
1881 ..... 365 600 „

Günstiger scheinen sich die Verhältnisse für das Jahr 1882 zu gestalten. In der Zeit vom 1. Januar bis 1. April 1882 wurden bereits über 118 000 Flaschen Champagner nach Rußland eingeführt, wodurch die Zufuhr in der gleichen Periode des Vorjahres um 91 700 Flaschen übertroffen wird.

4) Zucker (Z. 1 und 2 der Tab.) spielt in den Importlisten Rußlands bei der starken einheimischen Produktion nur eine geringfügige Rolle. Ueber die Einfuhr dieses Artikels vergl. unten unter B. IV 2.

5) Fische (Z. 10 und 11 der Tab.). Trotz seines großen Fischreichthums bezieht Rußland jährlich mehrere Millionen Pud konservirter Fische aus dem Auslande, worunter der Heringsimport in erster Linie steht. Das Verfahren beim Einsalzen der Fische ist den Russischen Fischern noch nicht genügend bekannt, um die reichen Schätze der einheimischen Flüsse für den Handel nutzbar zu machen.

Der größte Theil des Herings kommt aus Deutschland und Schweden und Norwegen. Die Einfuhr des Jahres 1881 war eine besonders starke, sie betrug 5 133 405 Pud, gegen 4 428 663 Pud im Jahre 1880. Auch an sonstigen Fischen (Sardinen, Anchovis, Stockfisch 2c.) hat die Einfuhr des letzten Jahres diejenige des Vorjahres um etwa 300 000 Pud überschritten.

6) Salz (Z. 9 der Tab.) war bis zum Beginn des Jahres 1881 neben der inländischen Accise einem Einfuhrzolle von 38½ Kop. vom Pud unterworfen. Im Jahre 1880 wurde in Folge der Mißernte und des dadurch hervorgerufenen Nothstandes die Salzaccise aufgehoben und im unmittelbaren Anschluß daran der Einfuhrzoll auf 20 Kop. vom Pud herabgesetzt, außerdem das Salz von der 10procentigen Zuschlagsabgabe auf den Zoll befreit.

Der Import ausländischen Salzes hat durch die Ermäßigung des Eingangszolles zunächst einen Zuwachs erfahren. Durch die im Jahre 1881 zur Einfuhr gelangten 11 374 069 Pud ist das Quantum des Jahres 1880 um mehr als 2 Millionen Pud übertroffen worden. Es ist anzunehmen, daß auch in der Zukunft das Salz seinen Platz unter den wichtigeren Einfuhrartikeln behaupten wird. Einerseits ist das ausländische Salz in manchen Sorten für technische Zwecke besser geeignet, als das Russische, andererseits bleibt ein großer Theil

[1]) Der Zoll auf Kaffee, welcher bisher mit dem 10procentigen Zuschlage 1 Rbl. 65 Kop. vom Pud betrug, ist mit 1. Juli 1882 auf 2 Rbl. 50 Kop. vom Pud erhöht worden.

der Monarchie, wie die Weichselländer, die Baltischen Provinzen und manche der westlichen und mittleren Gouvernements, da ihnen der theure Landtransport die Versorgung aus den heimischen Salzproduktionsstätten nicht gestattet, auf den Bezug des ausländischen Salzes angewiesen.

7) Auch bei dem Tabak (Z. 13 und 14 der Tab.) zeigt sich deutlich die Einwirkung der 10procentigen Zollerhöhung in dem Verhältniß der Einfuhr der beiden letzten Jahre.

Seit dem Jahre 1877, wo der Tabakszoll plötzlich von 4½ auf 14 Rubel pro Pud erhöht wurde, bewegt sich der Import in bescheideneren Grenzen. Während in den Jahren 1873 bis 1875 bis zu 250 000 Pud jährlich vom Auslande bezogen wurden, betrug die Einfuhr von Rohtabak:

1877	82 756 Pud,
1878	84 072 „
1879	100 154 „
1880	143 354 „
1881	75 915 „

Die Einfuhr von geschnittenem Tabak und Cigarren:

1877	955 Pud,
1878	2600 „
1879	2606 „
1880	4113 „
1881	2602 „

Mit 1. Juli 1882 ist der Zoll für Tabak von 29 Rbl. 4 Kop. auf 40 Rbl. pro Pud erhöht worden, während der Zoll für Cigarren auf 2 Rbl. 40 Kop. vom Pfund anstatt der vorherigen 2 Rbl. 42 Kop. abgerundet ist.

8) Der Import von Baumöl (Z. 5 der Tab.) betrug 1881 1 078 760 Pud, um etwa 400 000 Pud weniger als in den Jahren 1879 und 1880. Der Hauptantheil entfällt auf St. Petersburg, Odessa, Taganrog und Moskau. Bezugsländer sind namentlich Italien (1880 für 3 Millionen Rubel), Deutschland (2½ Millionen Rubel), die Türkei und Griechenland.

9) Talg (Z. 12 der Tab.) vorher zollfrei, ist durch die neuesten Tarifveränderungen einer Eingangssteuer von 30 Kop. vom Pud unterworfen worden.

1881 betrug die Einfuhr 414 800 Pud, wogegen ausgeführt wurden 284 780 Pud. Im Jahre 1880 überstieg der Import den Export um etwa 84 pCt.

Haupthandelsplatz für Talg ist St. Petersburg. Im Jahre 1881

wurden daselbst verschifft	3 668	Fässer,
konsumirt	14 877	„
blieben unverkauft	7 180	„
	25 725	Fässer.
An Russischer Butter wurde verschifft	688	Fässer,
konsumirt	2 708	„
blieben unverkauft	851	„
	4 247	Fässer.

II. Rohstoffe und Halbfabrikate.

(Zahlen 15 bis 31 der Einfuhr-Tabelle.)

1) Eisen und Blei (Z. 19 bis 24 der Tab.). Die Einfuhr von Metallen in unverarbeitetem Zustande zeigt seit Jahren eine fortlaufende Zunahme. Dem Werthe nach[1]) wurde eingeführt:

1872	für 21,5	Millionen Rubel,
1873	„ 37,4	„ „
1874	„ 44,7	„ „
1875	„ 47,9	„ „
1876	„ 49,3	„ „
1877	„ 48,5	„ „
1878	„ 59,8	„ „
1879	„ 56,6	„ „
1880	„ 61,7	„ „

Ueber den Werth der letztjährigen Einfuhr liegen offizielle Angaben noch nicht vor. Nach Gewicht berechnet, betrug dieselbe:

	Pud	weniger als 1880.
a. Gußeisen (Z. 19 der Tab.)	14 338 463	548 833
b. Sorteneisen (Z. 20 der Tab.)	4 831 011	1 585 914
c. Eisenblech (Z. 21 der Tab.)	1 863 860	1 138 742
d. Schieneneisen (Z. 22 der Tab.)	47 402	235 136
e. Bessemer-Schienen (Z. 23 der Tab)	939 250	2 157 721
		mehr als 1880.
f. Blei (Z. 24 der Tab.)	1 086 604	100 167

Der Ausfall ist am stärksten bei Sorteneisen, Eisenblech und Stahlschienen, geringer bei Guß- und Schieneneisen. Hinsichtlich der Stahlschienen erklärt sich die abermals verminderte Einfuhr hinlänglich durch den bereits in früheren Handelsberichten konstatirten Aufschwung der einheimischen Schienenfabrikation. Ob indessen dem Ausfall in der Einfuhr des Roheisens eine entsprechende Vermehrung der inländischen Produktion gegenübersteht, muß einstweilen dahingestellt bleiben. Die Hauptursache des verminderten Imports dürfte auf die im Jahre 1880 getroffenen Modifikationen des bisherigen Verzollungssystems zurückzuführen sein.

Bis zum Jahre 1880 gelangte nur ein geringer Theil des jährlich eingeführten Eisens zur Verzollung. Zur Unterstützung der einheimischen Maschinenfabrikation hatte ein Kaiserliches Dekret vom Jahre 1861 den Russischen Maschinenwerkstätten das Recht des zollfreien Bezuges von Roheisen aus dem Auslande eingeräumt. Später wurde dieses Privilegium auf eine Reihe anderer mechanischer Fabrikationszweige ausgedehnt. Die Folge war, daß von dem nach Rußland importirten Roheisen, für welches der Tarif einen Eingangszoll von 5 Kop. vom Pud festsetzt, nur ungefähr ein Siebentel jährlich zur Verzollung gelangte. In den Jahren 1876 bis 1878 betrug die jährliche Durchschnittseinfuhr 4 196 000 Pud, wovon 3 620 000 Pud zollfrei importirt wurden. Die Schwierigkeit, die Verwendung des zollfrei eingeführten Eisens zu kontroliren, und andere im Laufe der Zeit hervorgetretene Mißstände veranlaßten bereits seit längerer Zeit die Regierung, die zollfreie Einfuhr neuen Fabriken nicht mehr zu bewilligen. Durch das am 3. Juni 1880 Allerhöchst bestätigte, am 1. Januar 1881 in Kraft getretene Reichsrathsgutachten, betreffend die Aufhebung der zollfreien Einfuhr von Gußeisen und Eisen und die Veränderung des Zolles von Eisen und Stahl, Metallfabrikaten und Maschinen, ist der obige Ausnahmezustand definitiv beseitigt worden. Im Uebrigen hat sich die Regierung weder zur gänzlichen Aufhebung des Zolles auf Roheisen, noch, wie von anderer Seite befürwortet war, zu einer wesentlichen Erhöhung des vorherigen Zolles verstanden. Auch durch die neueste, vom 1. Juli 1882 ab in Kraft getretene Tarifveränderung, sind die vorherigen Eisenzölle im Wesentlichen nicht erhöht, sondern nur unter Beseitigung des 10prozentigen Zuschlags abgerundet worden.

[1]) Ueber den Import nach Gewicht vergl. Hand. Arch. 1880 I. S. 157.

Blei (Z. 24 der Tab.) wird in Rußland nur in geringer Masse produzirt und der nicht unbedeutende Bedarf davon fast gänzlich aus dem Auslande gedeckt. Nach folgender von dem Berg-Ingenieur Köppen veröffentlichten Tabelle war das Verhältniß von Produktion und Einfuhr:

Jahr.	Produktion. Pud.	Einfuhr. Pud.
1860.....	66 698	414 657
1862.....	53 892	472 097
1867.....	105 917	511 756
1872.....	74 662	686 863
1877.....	73 517	1 073 010

1881 betrug der Import 1 086 600 Pud, um etwa 100 000 Pud mehr als im Vorjahre.

2) Baumwolle (Z. 15 und 16 der Tab.). Die Einfuhr von Rohbaumwolle, welche im Jahre 1879 über 5½ Millionen Pud betrug, sank 1880 auf 4 886 000 Pud, um sich im letztverflossenen Jahr bis auf 8 217 000 Pud, also fast auf das Doppelte, zu heben. Die auffallende Steigerung des Imports scheint durch eine Erschöpfung der inländischen Vorräthe herbeigeführt worden zu sein und wird voraussichtlich eine Abnahme in der Zufuhr des laufenden Jahres zur Folge haben.

Von den im Jahre 1880 eingeführten 4,8 Millionen Pud bezog Rußland etwa 2,4 Millionen direkt aus Amerika, während ungefähr 1 Million Pud aus Deutschland geliefert wurden. Die größten Quantitäten kamen über die Häfen von Reval, Odessa und Petersburg.

Seit 1. Juli 1882 zahlt Rohbaumwolle einen Zoll von 45 Kop. vom Pud.

Der Import von Baumwollengarn ist von seiner im Jahre 1879 erreichten Höhe (874 000 Pud) schnell wieder herabgesunken. Die Tabellen verzeichnen für 1880 568 000, für 1881 nur 380 000 Pud. Bezugsländer sind in erster Linie Deutschland und England.

3) Die Totaleinfuhr von Wolle (Z. 25 bis 28 der Tab.) betrug im letzten Jahre 747 000 Pud, gegen 821 000 Pud im Jahre 1880. Davon entfielen auf rohe Schafwolle 335 000 Pud, auf unversponnene gefärbte Wolle 130 000, auf Kunstwolle 6280 und auf Wollengarn 275 000 Pud. Dem Werthe nach belief sich der Import des Jahres 1880 auf etwa 9 Millionen Rubel, dem ein Export im Werthe von über 15 Millionen Rubeln gegenüberstand, Zahlen, welche im Zusammenhalt mit der bedeutenden inländischen Produktion die Ausdehnung der Russischen Wollfabrikation deutlich charakterisiren.

Durch die kürzlich erfolgte Tarifänderung ist der Zoll auf Wolle erheblich erhöht worden.

4) Die Einfuhr von Seide (Z. 29 der Tab.) scheint im Jahre 1879 mit einer Menge von 34 200 Pud vorläufig ihren Kulminationspunkt erreicht zu haben; im Jahre 1880 ist sie auf 30 700 Pud, 1881 auf 25 700 Pud gesunken. Im Vergleich zu den Jahren vor 1878 (s. Hand. Arch. 1880 II. S. 160) ist indeß die Einfuhr noch immer eine beträchtliche.

Ungefähr drei Viertel sämmtlicher Seide gelangte in Moskau zur Verzollung.

5) Indigo (Z. 17 der Tab.), in dessen Zufuhr sich Deutschland, Oesterreich und England theilen, zeigt für 1881 einen Import von 54 886 Pud. Die Zunahme gegen 1880 beträgt 18 144 Pud.

Hinsichtlich des Bezugs von Soda (Z. 30 der Tab.) ist die Russische Industrie zur Zeit noch wesentlich auf das Ausland angewiesen. Der Import wächst, wie die folgende Tabelle zeigt, von Jahr zu Jahr:

Einfuhr.	
1877.....	906 000 Pud,
1878.....	1 598 000 „
1879.....	1 699 000 „
1880.....	1 720 000 „
1881.....	1 738 000 „

6) Die Einfuhr von Leuchtöl (Z. 18 der Tab.), worunter im Wesentlichen Petroleum zu verstehen ist, ist in Folge der stark steigenden inländischen Produktion seit längerer Zeit in Abnahme begriffen. Sie betrug:

1878.....	1 989 000 Pud,
1879.....	1 710 000 „
1880.....	1 446 000 „
1881.....	1 199 000 „

Seitdem man begonnen hat, die Ausbeutung der Petroleumquellen im Kaukasus energisch und mit allen Hülfsmitteln der Technik zu betreiben, hat sich der Ertrag schnell gesteigert. Nach glaubwürdiger Berechnung wurden in den drei Jahren 1879 bis 1881 von Baku an Naphthaprodukten überhaupt versandt: im Jahre 1879 13 573 129 Pud, im Jahre 1880 15 366 915 Pud und 1881 23 531 846 Pud; davon Petroleum: im Jahre 1879 6 964 000 Pud, im Jahre 1880 7 858 750 Pud, im Jahre 1881 11 634 285 Pud. Bis zum 1. Mai 1882 betrug der Petroleumexport 2 353 000 Pud.

Es ist vorauszusehen, daß sich die jährliche Ausfuhr nach Eröffnung der Bahnstrecke Baku—Tiflis, welche das Kaspische Meer mit dem Schwarzen Meere in direkte Verbindung setzt, noch erheblich steigern und Rußland die Konkurrenz mit Amerika, wenigstens soweit zunächst das Inland in Betracht kommt, ermöglichen wird. Für das Jahr 1882 soll indeß die Eröffnung der Eisenbahn nicht mehr zu erwarten sein. (Näheres über die Russische Petroleumindustrie s. Hand. Arch. 1880 I. S. 159.)

7) Für die Steinkohleneinfuhr (Z. 31 der Tab.) waren die Jahre 1880 und 1881 besonders günstige. Der Import stieg von 90,6 Millionen Pud im Jahre 1879 auf bezw. 117 Millionen und 109 Millionen Pud.

Das Streben der Russischen Industrie, der Fabriken, Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften geht, wie die Zunahme des Kohlenimports beweist, dahin, mehr und mehr die Holzfeuerung durch Steinkohlenfeuerung zu ersetzen. Die einheimische Produktion kommt diesem Streben nur wenig zu Hülfe. Trotz der nicht unbedeutenden Steinkohlenlager, welche Rußland namentlich im Gebiete des Donez besitzt, bleibt es vermöge der schwachen Entwicklung seiner Montanindustrie und der Schwierigkeiten, welche sich dem Transporte des Rohprodukts im Inlande entgegenstellen, zur Zeit darauf angewiesen, seinen Hauptbedarf an Kohle aus dem Auslande zu beziehen.

III. Fabrikate.

(Zahlen 32 bis 36 der Einfuhrtabelle.)

1) Maschinen (Z. 32 der Tab.) Die Maschineneinfuhr bewegt sich sei 1873 in folgenden Zahlen:

1873	2 059 000	Pud,	im	Werthe	von	18	Mill.	Rubeln,
1874	2 447 000	„	„	„	„	17	„	„
1875	2 930 000	„	„	„	„	32	„	„
1876	2 511 000	„	„	„	„	19,9	„	„
1877	1 928 000	„	„	„	„	20,3	„	„
1878	3 219 000	„	„	„	„	43,17	„	„
1879	2 507 000	„	„	„	„	20	„	„
1880	4 016 000	„	„	„	„	45,8	„	„
1881	1 418 000	„	„	„	„			

Die geringe Einfuhr des letzten Jahres erklärt sich durch den über Bedarf gesteigerten Import des Jahres 1880, dessen Gründe bereits wiederholt erwähnt worden sind. Der mittlere Durchschnitt beider Jahre ergiebt für jedes derselben ein Quantum von etwa 2,7 Millionen Pud, welches dem Niveau der früheren Jahre entspricht. Es findet demnach die in dem Jahresbericht für 1879 hervorgehobene Thatsache aufs neue Bestätigung, daß die Menge der eingeführten Maschinen sich jährlich ungefähr auf gleicher Höhe erhält, während die Anstrengungen zur Hebung der einheimischen Maschinenfabrikation allerdings den Erfolg gehabt haben, daß der Mehrbedarf an Maschinen, welcher in Folge des Aufschwungs der Russischen Industrie und der Erweiterung des Eisenbahnnetzes entstanden ist, im Lande selbst hergestellt werden kann.

Von dem Import des Jahres 1880 entfielen auf:

	Pud.	Werth.	
kupferne Apparate und Maschinentheile	37 858	505 688	Rubel,
Lokomotiven	205 681	5 205 092	„
Lokomobilen, sonstige Dampfmaschinen Feuerspritzen 2c.	1 812 545	18 748 939	„
Theile und Zubehör von Maschinen	1 959 685	21 355 786	„

An dem Import betheiligt sind insbesondere Deutschland und England, ferner Oesterreich, Belgien und die Niederlande. Die Hälfte aller Maschinen kam zur See über die Häfen von Reval, Riga und St. Petersburg. Die Einfuhr von Preußen zu Lande über Wirballen war, ungleich den früheren Jahren, verhältnißmäßig gering.

2) Als Erzeugnisse der Textilindustrie lassen sich die unter Z. 33 bis 36 der Tab. aufgeführten Fabrikate aus Baumwolle, Wolle, Seide und Flachs zusammenfassen.

Die Einfuhr von Baumwollfabrikaten (Z. 33) betrug:

1875	91 900	Pud,
1876	81 100	„
1877	28 500	„
1878	64 300	„
1879	84 800	„
1880	91 700	„
1881	70 131	„

Das Jahr 1881 zeigt mithin, wenn auch gegen das Vorjahr zurückstehend, immerhin ein nicht ungünstiges Ergebniß.

Nicht das Gleiche läßt sich hinsichtlich der Wollfabrikate sagen. In diesem Artikel ist die Einfuhr, welche 1878 119 200 Pud, 1879 140 000 Pud und 1880 135 000 Pud betrug, bis auf 89 046 zurückgegangen.

Seidenwaaren wurden in einer Menge von 5347 Pud eingeführt. Der Import des Jahres 1880 betrug um 2100, derjenige der Jahre 1878 und 1879 um etwa 1000 Pud mehr.

Die Zufuhr von Leinenwaaren, in der Tabelle dem Werthe nach berechnet, hat ungefähr um ein Drittel abgenommen. Eine Vergleichung der Einfuhr dieses Artikels in den letzten sieben Jahren zeigt folgende Schwankungen:

1875	2,7	Millionen Rubel,
1886	2,3	„ „
1877	0,9	„ „
1878	1,9	„ „
1879	2	„ „
1880	2	„ „
1881	1,4	„ „

Lediglich mit dem Vorjahre verglichen, steht somit das Jahr 1881 in dem Import aller Fabrikate der Textilindustrie beträchtlich zurück.

B. Ausfuhr.

I. Produkte des Feldbaues.

(Zahlen 1 bis 12, 15, 22 bis 25 und 10 der Ausfuhrtabelle).

1) Getreide (Z. 1 bis 9 der Tab.).

In einem vorwiegend ackerbautreibenden Lande, wie Rußland, ist der Ausfall der Ernte für den Charakter eines Jahres von bestimmendem Einfluß. Die Hoffnungen und Befürchtungen des Landmanns bilden den Mittelpunkt, um welchen Handel und Wandel sich drehen. Wie bei günstigem Ausfall der Ernte die Kaufkraft des Landes sich erhöht und in vermehrtem Waarenaustausch mit dem Auslande zu Tage tritt, so pflegen unter dem Einfluß einer schlechten Ernte die Geschäfte zu stocken und der Handelsumsatz sich zu vermindern.

Die Ernte-Ergebnisse des Jahres 1881 bezüglich der wichtigeren Getreidearten sind im Folgenden nach den von dem landwirthschaftlichen Departement des Domänen-Ministeriums veröffentlichten Mittheilungen zusammengefaßt.

Vorweg ist zu bemerken, das das Auftreten schädlicher Insekten in dem Maße wie im Vorjahre nicht wieder konstatirt worden ist. Heuschrecken erschienen massenweise in einzelnen südlichen Distrikten, ohne indeß, Dank der ergriffenen Maßregeln, erheblichen Schaden anzurichten. Unter der cecydomia destructor hatten einzelne Stellen des Gouvernements Woronesh, Charkow, Poltawa, Kursk, Orel, Rjäsan, Tula, Tambow, Pensa, Saratow und Simbirsk zu leiden.

Im Einzelnen war das Ernte-Ergebniß folgendes:

Roggen gewährte im südlichen Rußland einen guten, zum Theil einen sehr guten Ertrag. Das Durchschnittsergebniß pro Dessjatine (1 Dessjatine = 1,0925 Hektar) betrug nicht unter 5 bis 7 Tschetwert (1 Tschetwert = 1,779 Hektoliter); für manche Gouvernements stellte sich der Durchschnitt erheblich höher. In den mittleren und nördlichen Landestheilen wurde eine Ernte von 7 Tschetwert pro Dessjatine nur in einzelnen bevorzugten Distrikten erreicht. An den meisten Orten ergab der Roggen nur 5 bis 6 Tschetwert pro Dessjatine und weniger. Im ganzen Westen Rußlands war die Roggenernte im Allgemeinen eine mittelgute; nur in den Baltischen Provinzen hielt sie sich unter mittel.

Die Weizenernte fiel namentlich in den Gegenden am linken Ufer der Wolga sehr reichlich aus; das durchschnittliche Ergebniß in den Gouvernements Orenburg, Ufa und Samara betrug nicht unter 7 Tschetwert pro Dessjatine. Im Westen der Wolga ergab die Dessjatine im Allgemeinen 3 bis 6 Tschetwert und nur in Theilen der Gouvernements Kiew und Podolien 6 bis 8 Tschetwert.

Hafer, von allen Sommergetreidearten am weitesten verbreitet, gewährte fast überall eine gute Ernte. Nur in wenigen Gegenden blieb der Ertrag unter dem Durchschnitt von 7 Tschetwert pro Dessjatine. Die beste Ernte, nämlich 12 bis 13 Tschetwert pro Dessjatine, lieferten Poltawa, Kiew, Kursk, Woronesh und die jenseits der Wolga belegenen Gouvernements Ufa und Orenburg. Unter den nördlichen Gouvernements erzielten die beste Ernte (10 und mehr Tschetwert pro Dessjatine) die Gouvernements Livland, Kurland, Smolensk, Kaluga, sowie der größere Theil der Gouvernements Moskau und Jaroslaw.

Gerste hat die größte Verbreitung im südwestlichen, westlichen und nördlichen Rußland. Der Ertrag war im Allgemeinen ein guter, und zwar in den kleinrussischen und südwestlichen Gouvernements durchschnittlich 7 bis 10 Tschetw., in den Baltischen Provinzen 9 bis 10 Tschetw. pro Dessjatine. Am schlechtesten fiel die Gerstenernte, wie die des Sommergetreides überhaupt, in den westlichen Gouvernements aus, wo die Dessjatine nur 5 bis 7 Tschetw., in einzelnen Kreisen selbst unter 5 Tschetw. ergab.

Die folgende Tabelle giebt über das durchschnittliche Erträgniß des Ackerbaues in einigen der wichtigeren Gouvernements Auskunft.

Die Dessjatine ergab:	Gouvernement Charkow.	Gouvernement Tambow.	Gouvernement Pensa.	Gouvernement Rjäsan.	Gouvernement Tula.	Gouvernement Kasan.	Gouvernement Jekaterinoslaw.	Gouvernement Cherson.	Gouvernement Wologda.	Gouvernement Nowgorod.	Gouvernement Wilna.	Gouvernement Mohilew.
	Tschtw.	Tschtw.	Tschtw.	Tschtw.	Tschtw.	Tschtw.	Tschtw.	Tschtw.	Tschtw.	Tschtw.	Tschtw.	Tschtw.
Winterweizen	4 bis 6	8	7	7 bis 7½	8 bis 9½	—	7½	5½ bis 6½	—	—	5 bis 6	5½
Sommerweizen	3½ „ 4½	—	—	—	6	3½ bis 4	4 bis 4½	3½ „ 4	6	—	5 „ 6	6
Roggen	6½ „ 7½	7 bis 6	7½ bis 8	7½	7½ bis 8	3½ „ 4	7½ „ 9	6½ „ 8	7 bis 7½	4½ bis 6	5½ „ 6	4½ bis 6
Hafer	11 „ 13	10 „ 12½	10 „ 11	9 bis 10½	10½ „ 11	9	12 „ 13	9 „ 11	9	7 „ 8	7½ „ 8	8 „ 11
Gerste	8 „ 8½	—	—	—	—	6	9 „ 9½	10 „ 11	7 „ 8	5 „ 6½	7	7 „ 8
Kartoffeln	37 „ 45	42 bis 49	35 bis 60	60	55	43 „ 54	30 „ 48	26 „ 30	10 „ 20	65 „ 70	55 „ 60	59 „ 71
Erbsen	5 „ 7½	3½ „ 5	5 „ 5½	4½	4½ bis 5½	3	4½	—	—	6 „ 7	6 „ 6½	5 „ 7
Buchweizen	„ 5	4½ „ 5	6 „ 7	4½	5½	4 „ 5	4	4 „ 5	—	5½ „ 6	3	3½ „ 4
Mais	—	—	—	—	—	—	11½	9½	—	—	—	—

Die immerhin gute Ernte in den für den Ackerbau wichtigsten Gegenden des Reichs blieb auf die Preise des Getreides nicht ohne Einfluß. Der Preis des Roggens, welcher in Folge der vorausgegangenen schlechten Ernten gegen Ende 1880 eine außerordentliche Höhe erreicht hatte, ging im Laufe des letzten Jahres erheblich zurück und verminderte sich in einzelnen südlichen Gouvernements, wie Ssaratow, und Ssamara, bis auf die Hälfte der entsprechenden Periode des Vorjahres. In den nördlichen und mittleren Provinzen, wo die Ernte weniger gut ausgefallen war, machte sich das Herabgehen der Preise minder bemerklich. Nach Petersburger Notirungen war der Preis eines Tschetwert Roggen im:

	Rubel.	Kopeken.		Rubel.	Kopeken.
Januar	13	—	bis	14	—
Februar	13	—	„	13	25
März	12	50	„	14	—
April	12	50	„	14	25
Mai	12	—	„	13	75
Juni	11	—	„	13	—
Juli	10	—	„	11	25
August	10	25	„	11	60
September	10	80	„	13	25
Oktober	10	50	„	12	50
November	10	50	„	11	50
Dezember	9	50	„	11	50

Die Weizenpreise verfolgten vom Beginn des Frühjahrs bis zum August 1881 eine weichende Tendenz. Im August und September erhöhten sich dieselben und das Geschäft wurde sehr belebt. Der Grund lag nach den erwähnten Veröffentlichungen des landwirthschaftlichen Departements in dem unzureichenden Ergebniß der Amerikanischen Ernte sowie darin, daß die Amerikanischen Getreidespekulanten ihre beträchtlichen Vorräthe an sich hielten, um den Preis der Waare auf dem Europäischen Markte zu steigern. Viele Englische und Französische Häuser besorgten daher ihre Ankäufe in Rußland und zwangen auf diesem Wege die Amerikanischen Händler, von ihren Forderungen abzulassen. Nach Wiederaufnahme der Geschäfte mit Amerika gingen bei geringerer Nachfrage die Weizenpreise in Rußland alsbald zurück.

Aus der folgenden Tabelle ist die Fluktuation der Weizenpreise auf den Märkten von St. Petersburg und Odessa während der letzten neun Monate des Jahres ersichtlich:

	Odessa. Preis pro Pud.				St. Petersburg. Preis pro Tschetwert.			
	Rbl.	Kop.		Rbl. Kop.	Rbl.	Kop.		Rbl. Kop.
April	1	40	bis	1 51	15	75	bis	17 —
Mai	1	30	„	1 50	15	—	„	17 —
Juni	1	28	„	1 50	15	35	„	16 50
Juli	1	38	„	1 55	14	25	„	16 50
August	1	42	„	1 60	15	40	„	17 25
September	1	40	„	1 56	16	—	„	17 —
Oktober	1	34	„	1 58	15	—	„	16 75
November	1	25	„	1 55	14	80	„	15 75
Dezember	1	25	„	1 52	14	50	„	15 75

Insgesammt ergaben sich für landwirthschaftliche Produkte in den wichtigeren Gouvernements folgende Preisverhältnisse:

Pro Tschetwert wurden bezahlt für:	Gouvernement Charkow.	Gouvernement Tambow.	Gouvernement Pensa.	Gouvernement Rjäsan.	Gouvernement Kasan.	Gouvernement Tula.	Gouvernement Jekaterinoslaw.	Gouvernement Cherson.	Gouvernement Wologda.	Gouvernement Nowgorod.	Gouvernement Wilna.	Gouvernement Mohilew.
	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.	Rbl. Kop.
Winterweizen	12 50	11 80	11 —	11 85	— —	13 —	12 50	11 80	— —	— —	12 40	12 60
Sommerweizen	12 50	— —	— —	— —	— —	— —	12 50	11 20	— —	— —	10 —	11 40
Roggen	8 —	8 25	7 50	8 50	8 40	8 50	8 12	8 —	10 25	11 80	9 —	9 35
Hafer	2 80	3 20	2 50	3 50	3 25	3 50	3 50	3 75	4 15	4 35	4 —	3 45
Gerste	5 50	4 20	— —	— —	5 25	5 50	6 40	4 90	— —	8 15	6 50	5 85
Kartoffeln	— —	1 75	1 50	1 50	1 25	1 60	2 30	2 95	2 60	2 15	2 10	2 —
Buchweizen	5 —	6 70	5 —	6 60	4 80	7 —	5 20	4 30	— —	5 95	5 35	5 35
Mais	7 50	— —	— —	— —	— —	— —	7 50	5 —	— —	— —	— —	— —

Die Ausfuhr des Jahres 1881 ist ungefähr derjenigen von 1880 gleichgekommen. Es wurden exportirt 1880: 23 832 000 Tschetwert, 1881: 23 805 000 Tschetwert. Uebertroffen wird das Jahr 1880 von dem letztverflossenen Jahre in der Weizenausfuhr um 2 Millionen Tschetwert, in der Ausfuhr von Gerste um 840 000 Tschetwert. Alle anderen Getreidearten zeigen dagegen eine Abnahme, und zwar insbesondere Roggen um 1 700 000 Tschetwert, Hafer um 688 000 Tschetwert. Nach Monaten berechnet wurden ausgeführt:

	Roggen				Weizen				Hafer				Alle Getreidearten			
	1880	1881	in 1881 mehr	weniger	1880	1881	in 1881 mehr	weniger	1880	1881	in 1881 mehr	weniger	1880	1881	in 1881 mehr	weniger
Januar ..	166 510	96 932	—	69 578	185 352	221 378	36 026	—	487 966	109 165	—	378 801	1 064 954	523 239	—	541 715
Februar ..	172 787	84 702	—	88 085	256 222	131 702	—	124 520	147 696	34 887	—	112 809	801 206	340 393	—	460 813
März	284 797	146 394	—	138 403	329 005	402 792	73 787	—	261 826	252 371	—	9 555	1 210 153	987 037	—	223 116
April	733 002	260 447	—	472 555	697 275	369 417	—	327 858	656 335	260 211	—	396 124	2 618 958	1 036 281	—	1 582 677
Mai	885 915	339 852	—	546 063	1 033 451	474 971	—	559 480	887 977	712 742	—	175 235	3 441 171	1 921 690	—	2 519 481
Juni	1 088 926	436 251	—	652 675	677 351	529 576	—	147 775	1 435 054	843 925	—	591 129	3 729 059	2 218 825	—	1 510 234
Juli.....	681 043	242 821	—	438 222	420 378	242 285	—	178 093	817 785	672 628	—	145 157	2 353 909	1 524 681	—	829 328
August...	626 044	304 315	—	321 729	282 856	520 033	237 177	—	1 014 071	845 205	—	168 866	2 237 154	2 321 873	84 719	—
September	399 258	572 519	173 261	—	537 581	1 359 468	821 887	—	481 219	747 600	263 381	—	1 887 339	3 315 445	1 428 106	—
Oktober ..	452 438	724 839	272 401	—	884 438	1 917 109	1 032 671	—	403 430	796 497	393 067	—	2 267 830	4 110 744	1 842 914	—
November	312 101	643 643	331 542	—	563 842	1 174 330	610 488	—	824 155	639 868	315 713	—	1 479 138	3 142 167	1 663 029	—
Total für 11 Monate	5 802 821	3 852 715	—	1 950 106	5 867 751	7 343 061	1 475 310	—	6 920 514	5 915 099	—	1 005 415	23 090 871	21 442 375	—	1 648 496

2) Flachs und Hanf (Z. 22 bis 25 und Z. 10 der Tab.).

An Produkten des Flachs- und Hanfbaues wurden seit 1876 folgende Quantitäten ausgeführt:

	1876	1877	1878	1879	1880	1881
Flachs	6,8	11,2	9,7	11,2	9,6	13 Millionen Pud,
Hanf	2,6	3, 3	3,0	3,6	3,8	4,7 „ „
Flachswerg	1,5	1, 6	1,1	1,2	1,5	1,8 „ „
Hanfwerg	57 000	104 000	50 000	102 000	190 000	280 000 Pud,
Lein- und Hanfsamen	2,2	1,8	2,8	3,0	2,7	2,4 Millionen Pud.

Das Ergebniß des Jahres 1881 ist hiernach ein sehr günstiges, da mit alleiniger Ausnahme von Lein- und Hanfsamen die Ausfuhr sämmtlicher vorbezeichneter Produkte sich in zum Theil beträchtlicher Weise vermehrt hat.

Nächst dem Getreide behaupten die vorbenannten, der Textilindustrie als Rohmaterial dienenden Stoffe in der Ausfuhr Rußlands den ersten Platz. Der Russische Flachs insbesondere geht nach fast allen Ländern Europas. Hauptabnehmer waren für 1880 Großbritannien mit 3,4 Millionen Pud, Deutschland mit 2,7 Millionen Pud, Frankreich mit 1,7 Millionen Pud und Oesterreich mit 0,79 Millionen Pud. Die größten Quantitäten gingen über die Häfen von Riga, Reval, St. Petersburg-Kronstadt und zu Lande über die Zollstätte Wirballen.

Auch Hanf findet sein Hauptabsatzgebiet in Deutschland und England; im Jahre 1880 betrug der Export nach ersterem Lande 2,07 Millionen, nach letzterem 1,26 Millionen Pud.

3) Die Ausfuhr von Oelsamen (Z. 11 der Tab.) betrug 557 600 Tschetwert, gegen 765 000 Tschetwert im Jahre 1880 und 685 700 Tschetwert im Jahre 1879. An Oelkuchen (Z. 12 der Tab.) wurden um etwa 24 000 Pud mehr ausgeführt, als im Vorjahre.

4) Für die Tabaksausfuhr (Z. 15 der Tab.) war das letzte Jahr ein äußerst ungünstiges; von 143 000 Pud sank der Export auf 41 600 Pud. Wie großen Schwankungen die Ausfuhr dieses Produktes unterworfen ist, zeigt folgende Tabelle:

Ausfuhr.

1873	94 000 Pud,
1874	199 000 „
1875	357 000 „
1876	45 000 „
1877	154 000 „
1878	248 000 „
1879	147 000 „
1880	143 000 „
1881	41 600 „

Nach dem guten Ausfall der letztjährigen Ernte ist zu erwarten, daß die Ausfuhr des Jahres 1882 wieder eine bedeutendere sein wird. Der Export der ersten drei Monate dieses Jahres hat das Quantum der gleichen Periode des Jahres 1881 bereits weit überschritten.

Die hauptsächlichsten Exportstätten für Tabak waren 1881 Odessa mit 13 500 Pud und St. Petersburg mit 16 400 Pud.

Ueber die Einfuhr von Tabak vergl. oben unter A I. 7.

II. Produkte der Viehzucht.

(Zahlen 13, 18 bis 21, 28, 30 bis 32 der Tabelle.)

1) Lebendes Vieh (Z. 18 und 19 der Tab.).

Die Ausfuhr von Hornvieh (Z. 18) betrug:

1870	110 808 Stück,
1875	29 418 „
1876	40 761 „
1877	47 305 „
1878	76 608 „
1879	47 504 „
1880	33 944 „
1881	23 822 „

Die außerordentliche Exportsteigerung des Jahres 1878, im Wesentlichen eine Folge des niedrigen Rubelkurses, hat sich nicht halten können. Die Ausfuhr ging in den folgenden Jahren sehr wesentlich zurück und betrug im letztverflossenen Jahre weniger als ein Drittel der 1878 ausgeführten Menge.

Die Ausfuhr von Kleinvieh (Z. 19) betrug:

1878	1 343 000 Stück,
1879	1 068 615 „
1880	1 106 631 „
1881	650 637 „

Das Jahr 1880 zeigt somit eine schwache Steigerung, das Jahr 1881 dagegen einen erheblichen Rückgang.

Es ist auffallend, daß in einem zum Ackerbau wie zur Viehzucht gleichsam prädestinirten Lande diese letztere, und folgeweise auch die Viehausfuhr, so geringe Fortschritte, wenn nicht Rückschritte macht

In erster Linie wirkt hier die ökonomische Lage der Russischen Bauern, welche sich seit Aufhebung der Leibeigenschaft keineswegs gebessert, in mancher Beziehung sogar verschlechtert hat. Von schädlichem Einflusse sind ferner die häufig wiederkehrenden Viehseuchen, welche die Nachbarländer zu Absperrungsmaßregeln zwingen. Auch haben die Mißernten der letzten Jahre auf den Viehexport nicht günstig wirken können.

Von den im Jahre 1880 exportirten 33 944 Stück Hornvieh gingen nach

	Stück.	Im Werthe von: Rubel.	Durchschnittspreis: Rubel.	Kopeken.
der Türkei	15 052	451 560	30	—
Oesterreich.....	8 734	604 367	69	17
Preußen	7 541	77 330	10	25
Rumänien	2 206	89 339	40	50
England.....	188	11 240	60	—

Von den 1880 exportirten Schafen gingen nach

	Stück.	Im Werthe von: Rubel.	Durchschnittspreis pro Stück: Rubel.	Kopeken.
Oesterreich.....	223 618	1 611 386	7	20
Preußen	83 460	381 204	4	57
der Türkei	50 495	515 070	10	20
Rumänien	42 947	113 288	2	64
England	361	3 005	8	32

Die Ausfuhr von Schweinen betrug im Jahre 1880 nach Preußen 538 958 Stück, im Werthe von 8 060 695 Rubeln, nach Oesterreich 166 521 Stück, im Werthe von 1 564 976 Rubeln, und nach Rumänien 271 Stück, im Werthe von 3242 Rubeln.

2) Pferde (Z. 20 der Tab.). An Pferden wurden ausgeführt:

1875.....	32 533 Stück,
1876.....	42 189 „
1877.....	370 „
1878.....	15 648 „
1879.....	32 970 Stück,
1880.....	22 331 „
1881.....	23 567 „

Die Abnahme in der Ausfuhr des Jahres 1877 war eine Folge des aus Anlaß des Krieges mit der Türkei erlassenen Pferdeausfuhrverbotes, welches auch zu Anfang des Jahres 1878 noch fortbestand. Nach Aufhebung des Verbots blieb aber die Zahl der 1879 ausgeführten Pferde noch immer um 10 000, im Jahre 1880 sogar um 20 000 gegen das dem Kriege vorhergegangene Jahr (1876) zurück.

Wenn dieser Rückgang auch theilweise der durch den Kriegsabgang vermehrten inländischen Nachfrage zur Last gelegt werden kann, so bleibt es doch eine unzweifelhafte Thatsache, daß die Pferdezucht in Rußland, ähnlich wie die Rindviehzucht, Rückschritte macht. Nach glaubwürdigen Angaben hat die Zahl der in Rußland vorhandenen Pferde in den letzten zwanzig Jahren sich kaum vermehrt, die Qualität dagegen abgenommen und die Zahl der guten Privatgestüte sich gemindert.

3) Die Butterausfuhr (Z. 13 der Tab.) erhielt sich seit einer längeren Reihe von Jahren ungefähr auf gleicher Höhe; sie betrug:

1877.....	185 000 Pud,
1878.....	174 000 „
1879.....	198 000 „
1880.....	187 551 „

Im Jahre 1881 ist dagegen der Export auf 155 765 Pud gesunken. Der größte Theil der Butter des Jahres 1880 ging nach Deutschland, demnächst nach England und der Türkei. Besonders erheblich war in diesem Jahre die Ausfuhr über die Ostsee, welche diejenige der Vorjahre fast um das Doppelte übertraf. Ueber St. Petersburg und Reval, welche 1879 nur 57 000 Pud ausführten, wurden 1880 etwa 900 000 Pud verschifft. Umgekehrt betrug der Export über die Häfen des Schwarzen Meeres, der sich 1879 auf 110 000 Pud belief, im Jahre 1880 nur 61 000 Pud.

4) Talg (Z. 21 der Tab.) hat als Ausfuhrartikel für Rußland seine frühere Bedeutung verloren. Der Export betrug:

1860.....	3 657 000	Pud;	davon	nach	Deutschland	160 000	Pud;	nach	England	3 034 000	Pud,
1865.....	2 938 000	„	„	„	„	246 000	„	„	„	2 279 000	„
1870.....	1 330 000	„	„	„	„	190 000	„	„	„	898 000	„
1877.....	1 111 000	„	„	„	„	202 000	„	„	„	700 000	„
1878.....	619 000	„	„	„	„	159 000	„	„	„	314 000	„
1879.....	357 000	„	„	„	„	39 000	„	„	„	218 000	„
1880.....	426 000	„	„	„	„	117 000	„	„	„	209 000	„
1881.....	284 000	„	„	„	„	—	„	„	„	—	„

Dem gegenüber steht seit 1879 ein Import, welcher die Ausfuhr im Jahre 1880 um 358 521 Pud, im Jahre 1881 um 85 461 Pud überstiegen hat und beweist, wie sehr im Lande selbst der Talgkonsum gestiegen ist.

5) Die Ausfuhr von Rohknochen (Z. 30 der Tab.) belief sich 1879 auf 57 682, 1880 auf 51 973 und 1881 auf 113 795 Pud. In den Jahren 1872 bis 1877 schwankte die Ausfuhr zwischen 623 000 und 1 147 000 Pud jährlich.

6) Die Ausfuhr von Rohhäuten (Z. 28 der Tab.) ist ziemlichen Schwankungen unterworfen. Sie betrug:

1874.....	237 000 Pud,
1875.....	205 000 „
1876.....	173 000 „
1877.....	251 000 „
1878.....	157 000 „
1879.....	214 000 „
1880.....	358 000 Pud,
1881.....	351 000 „

Der Gesammtexport nach Deutschland betrug 1880 293 900 Pud, wovon 164 900 Pud zu Lande über Wirballen befördert wurden.

7) Schafwolle (Z. 31 der Tab.) Die Ausfuhr hält sich seit mehreren Jahrzehnten auf ziemlich gleichmäßiger Höhe, während umgekehrt ein Import von Schafwolle früher gar nicht statt hatte, in den letzten Jahren aber gewisse Dimensionen angenommen hat.

Die Wollenausfuhr betrug seit 1860 durchschnittlich eine Million Pud jährlich; die geringste Ausfuhr fand 1867 statt (836 000 Pud); im Jahre 1879 betrug sie nur 1 059 000 Pud, 1880 1 663 673 Pud und 1881 1 141 017 Pud. Die Wolleneinfuhr wird von der Ausfuhr der Menge nach weit überragt; erstere betrug:

1861.....	16 000 Pud,
1870.....	93 800 „
1872.....	166 900 „

1878.....	138 000	Pud,
1879.....	505 000	„
1880.....	391 000	„
1881.....	335 000	„

Die Schafzucht, welche namentlich in den Steppen des südlichen Rußland und in Polen betrieben wird, ist demnach schon der Quantität nach nicht im Stande, dem steigenden Bedarf der Russischen Wollstofffabrikation zu genügen. Noch weniger ist dies in der Qualität der Fall. Das Russische Produkt steht mit der Kolonialwolle auf einer Stufe und ist den feineren Sorten Französischer und Deutscher Wolle noch lange nicht ebenbürtig. Die Qualität scheint sich sogar in letzter Zeit nicht unwesentlich verschlechtert zu haben, wie denn auch die Zahl der edleren Schafsorten abgenommen hat.

Hauptexportländer für Schafwolle sind England (1880 397 000 Pud) und Deutschland (1880 181 000 Pud). Die meiste Wolle wird eingeführt aus Deutschland (1879 über die Hälfte des Gesammtimports) und in zweiter Linie aus England.

8) Die Ausfuhr von Schweinsborsten, welche 1879 auf 115 000 Pud zurückgegangen war, hob sich 1880 auf 130 900 Pud, im Werthe von 4,4 Millionen Rubeln, sank dagegen im Jahre 1881 wieder um 8700 Pud. Da die edleren Schweinesorten verhältnißmäßig wenig Borsten haben, so wird die Abnahme des Borstenexports, welcher sich früher in beträchtlich höheren Mengen bewegte, von mancher Seite als ein Symptom des Fortschritts der inländischen Schweinezucht begrüßt. Der Haupthandel mit Borsten konzentrirt sich in den Gouvernements Wologda, Twer, Kaluga, Orel, Tschernigow und dem Zarthum Polen. Die größte Ausfuhr fand statt über die Zollämter von St. Petersburg und Wirballen.

III. Forst- und Jagdprodukte.

(Zahl 33, 38 und 39 der Ausfuhr-Tabelle).

1) Holz (Z. 38).

Die Holzausfuhr ist in der Tabelle dem Werthe nach angegeben. Seit mehreren Dezennien hatte sich die Ausfuhr von Jahr zu Jahr gesteigert, bis zum ersten Male 1875 eine Wendung eintrat. Im Jahre 1874 belief sich der Werth des ausgeführten Holzes auf 33 596 000 Rubel, 1875 sank er auf 27,3 Millionen. In den folgenden Jahren trat wieder eine Steigerung ein, 1876 und 1877 auf je 31 Millionen, 1878 auf 30 Millionen Rubel. Gerade in diesen Jahren war der Werth des Rubels bedeutend gesunken. Das Jahr 1879 brachte einen neuen Rückgang; trotz des hohen Rubelkurses sank der Werth des exportirten Holzes bis auf 25,2 Millionen; 1880 hob er sich um nahezu 8 Millionen (32,9 Millionen), um im letzten Jahre bis auf 29,6 Millionen Rubel zurückzugehen.

Die Hebung der einheimischen Forstkultur ist ein Gegenstand, welcher die Russische Presse vielfach beschäftigt und neuerdings die ernste Aufmerksamkeit der Regierung auf sich gezogen hat. Die planlose Verwüstung der Wälder an den großen Verkehrsstraßen beginnt üble Früchte zu tragen. Aber auch andere Ursachen haben mitgewirkt, um den bisher für unerschöpflich gehaltenen Holzreichthum Rußlands zu schädigen. Nach der Aufhebung der Leibeigenschaft suchten viele der in Noth gerathenen Gutsbesitzer ihrer Bedrängniß durch den massenweisen Verkauf ihrer Waldungen abzuhelfen, welche von Spekulanten schonungslos ausgebeutet wurden. Andererseits hat auch die Entwickelung der Russischen Industrie und die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes viel zur Lichtung der Wälder beigetragen; denn bei den ungenügenden Mengen von Steinkohle ist bis zum heutigen Tage das Holz das hauptsächlichste, in manchen Gegenden Rußlands das ausschließliche Brennmaterial geblieben.

Die größte Holzausfuhr erfolgte auch im letzten Jahre über Riga, nämlich für 11 Millionen Rubel, gegen 13 Millionen Rubel im Jahre 1878. Es folgen sodann

St. Petersburg-Kronstadt mit 4,6 Mill. Rbl. gegen 4,5 Mill. in 1880,
Archangel..... „ 1,2 „ „ „ 1,4 „ „ 1880,
Odessa..... „ 0,8 „ „ „ 1,5 „ „ 1880.

Der Export auf der Weichsel über die Zollstätte Nieszawa, welcher 1879 die Höhe von 7,2 Millionen Rubeln erreichte, hat sich 1880 auf 6,8 Millionen, 1881 auf 5 Millionen vermindert.

Von St. Petersburg bezw. Kronstadt wurden 1881 nach Angaben hiesiger Exporteure verschifft:

	Rothholz (Fichten, Föhren) Dutzend	Weißholz (Tannen) Dutzend	Enden (Stauholz) Dutzend	Zusammen. Dutzend
in 1881	327 483	350 585	33 468	711 536
gegen in 1880	251 061	386 126	33 992	671 179
in 1881	+ 76 422	— 35 541	— 524	+ 40 357

(1 reduzirtes Dutzend = 16⅔ Englische Kubikfuß, 1 Standard = 10 Dutzend = 165 Englische Kubikfuß.)

Von obigen 711 536 Dutzend gingen nach:

1) Deutschland.....	9 646	Dutzend,
und zwar nach Lübeck.....	5813	Dutzend,
Bremen....	800	„
Rostock	640	„
Geestemünde	1793	„
2) den Niederlanden ..	101 722	Dutzend,
3) Belgien	4 490	„
4) Frankreich	28 091	„
5) England	568 187	„

Demnach zusammen in 1881	711 536	Dutzend,
gegen in 1880	671 179	„
„ „ 1879	574 910	„
„ „ 1878	715 251	„
„ „ 1877	775 334	„
„ „ 1876	727 886	„
„ „ 1875	649 518	„
„ „ 1874	721 793	„

Nach Deutschland gehen fast ausschließlich Weißholzbretter, welche einen Durchschnittspreis von 6,50 Rubeln für das Dutzend im Jahre 1880 und von 6,70 Rubeln im Jahre 1881, frei an Bord, hatten.

2) Die Abnahme der Pottaschenausfuhr (Z. 33 der Tab.) und deren Ursache sind bereits in früheren Berichten erwähnt worden (Handels-Archiv 1880 I. S. 166). Vor zwanzig Jahren betrug die jährliche Ausfuhr noch 800 000 Pud, im Jahre 1874 200 000 Pud, im Jahre 1877 161 000 und im Jahre 1879 600 000 Pud. Das Ergebniß der beiden letzten Jahre war:

1880	1881	mithin im Jahre 1881 mehr
36 450	63 246	26 796.

Der Handel mit diesem Artikel geht im Wesentlichen über St. Petersburg und Riga. Nach den Aufstellungen hiesiger Exporteure wurden 1881 hierselbst gebrackt und verschifft 2049 Fässer, um 567 mehr als im Vorjahre.

3) Die Ausfuhr von Pelzwerk (Z. 39 der Tab.) hat sich auch in den beiden letzten Jahren wiederum außerordentlich vergrößert. Sie erreichte 1880 80 215, 1881 91 310 Pud, gegen 65 916 Pud im Jahre 1879.

IV. Produkte der Industrie.

(Zahlen 14, 16, 17, 26, 27, 29, 34 bis 37 der Ausfuhr-Tabelle.)

Einen so erfreulichen Aufschwung die Russische Industrie in den letzten Jahrzehnten genommen hat, so ist sie doch nicht im Stande, auf dem ausländischen Markte als bemerkenswerthe Konkurrentin aufzutreten. Ihre Erzeugnisse dienen vor Allem zur Deckung des inländischen Bedarfs, und nur wenige Fabrikate sind es, welche in den Listen der Zollämter als Ausfuhrartikel erscheinen. Die wichtigsten unter diesen Waaren sind solche, welche mit der Landwirthschaft in einem gewissen Zusammenhange stehen und auf deren Exportmenge daher der mehr oder minder günstige Ausfall der Ernte nicht ohne Einfluß zu sein pflegt. So vor Allem

1) Sprit (Z. 14 der Tab.), dessen geringe Ausfuhr im letzten Jahre direkt auf den schlechten Ausfall der Roggenernte im Jahre 1880 zurückzuführen ist.

Der Aufschwung des Russischen Spritexports datirt vom Jahre 1872. Damals gingen 655 000 Pud über die Grenze nach Europa. 1874 steigerte sich die Ausfuhr auf über 1,9 Millionen Pud, zum Werthe von 6,7 Millionen Rubeln; sie sank in den nächsten Jahren bis auf 1,3 Millionen Pud, stieg aber in 1877 auf 1,7 Millionen und in 1879 auf 1,9 Millionen Pud. 1880 zählte mit einem Export von 1 495 000 Pud immerhin noch zu den guten Jahren. Das letztverflossene Jahr dagegen geht mit einer Ausfuhr von 623 000 Pud wieder hinter das Quantum von 1872 zurück.

Der größte Theil des ausgeführten Sprits ging, wie in den früheren Jahren, über Odessa (1880 294 000, 1881 203 600 Pud).

2) Die Ausfuhr von Rohzucker (Z. 16 der Tab.) zeigt in Folge der mittelmäßigen Rübenernte des Jahres 1880, unter deren Einwirkung sich die inländischen Zuckerpreise erheblich steigerten, (vergl. den Bericht aus Odessa im Handels-Archiv 1881 I. S. 616), einen Ausfall von über 100 000 Pud. Dagegen hat sich der Export von raffinirtem Zucker (Z. 17 der Tab.) von 34 000 auf 49 000 Pud vermehrt.

Die Gesammtausfuhr von Zucker betrug im Jahre 1876, in welchem Russischer Zucker zum ersten Mal auf dem Europäischen Markte erschien, 499 000 Pud und steigerte sich 1877 unter dem Einflusse verschiedener günstiger Bedingungen auf 3 891 000 Pud. Seitdem ist sie von Jahr zu Jahr gesunken; sie betrug

1878	297 000 Pud,
1879	159 000 „
1880	139 000 „
1881	43 000 „

Bemerkenswerth ist die auf Grund des am 3. Februar 1881 Allerhöchst bestätigten Gutachtens des Reichsraths erfolgte Aenderung in dem Modus der Erhebung der Zuckeraccise. Auf Grund des früher in Kraft getretenen Reglements wurde die Accise nach der Zahl der Arbeitstage und der Normalarbeit der safterzeugenden Apparate der Zuckerfabriken mit 80 Kopeken vom Pud erhoben. Seit dem 1. August 1881 ist dagegen auf Grund des vorerwähnten Gesetzes die Accise von der Quantität des auf der Fabrik hergestellten Zuckers, welche durch Wiegen bestimmt wird, mit 50 Kopeken vom Pud und vom 1. August 1883 ab bis vorläufig zum 1. August 1886 mit 65 Kopeken vom Pud zu erlegen.

3) Flachs- und Hanfgarn (Z. 26 und 27 der Tab.)

Es wurden ausgeführt:

a. an Flachsgarn:

1876	38 800 Pud,
1877	47 900 „
1878	11 800 „
1879	5 900 Pud,
1880	14 460 „
1881	3 967 „

b. an Hanfgarn:

1876	276 000 Pud,
1877	271 000 „
1878	371 800 „
1879	221 800 „
1880	194 600 „
1881	298 000 „

Das letzte Jahr zeigt mithin einen außerordentlichen Rückgang in dem Export von Flachsgarn, eine beträchtliche Zunahme dagegen in der Ausfuhr von Hanfgarn. Im Jahre 1880, für welches genauere Daten vorliegen, betrug der Werth der Flachsgarn-Ausfuhr 95 231 Rubel, derjenige der Hanfgarn-Ausfuhr 1 510 718 Rubel; von ersterer Waare ging der größte Theil nach England, von letzterer nach Deutschland.

4) Die Ausfuhr von Leder (Z. 29 der Tab) findet vornehmlich über St. Petersburg und Wirballen statt. Sie betrug im vergangenen Jahre 19 678 Pud, gegen 16 326 Pud in 1880 und 29 250 Pud in 1879.

5) Eisen (Z. 34 d. Tab.), welches unter den Einfuhrartikeln (vergl. oben A II. 1.) einen wichtigen Platz behauptet — der Werth der Einfuhr belief sich 1880 auf über 61,5 Millionen Rubel —, figurirt in verhältnißmäßig geringer Quantität auch als Ausfuhrwaare. Die Ausfuhr betrug:

1876	858 000 Pud,
1877	70 000 „
1878	228 000 „
1879	547 000 „
1880	8 360 000 „
1881	187 870 „

Die auffallend große Menge des Jahres 1880 erklärt sich dadurch, daß in jenem Jahre etwa 7 900 000 Pud alter Eisenbahnschienen, die als unbrauchbar verkauft worden waren, in das Ausland gingen.

6) Die Ausfuhr von Seilerwaaren (Z. 36 der Tab.) hat sich um 62 700 Pud vermehrt. Eine Steigerung weist auch der Export von grober Leinwand (Z. 37 der Tab.) auf, der in den letzten vier Jahren folgende Höhe erreichte:

1878	3,5 Mill. Arschin,	1 Arschin = 0,7112 Meter.
1879	4,9 „ „	
1880	6,28 „ „	
1881	6,44 „ „	

7) Die amtlichen Listen führen endlich als Exportwaare auch Lumpen (Z. 35 der Tab.) auf, welche sich in keine der vorstehenden Kategorien einreihen lassen. Die Ausfuhr, welche seit 1877 im Abnehmen war, ist in 1880 wieder auf 745 000 und in 1881 auf 881 000 Pud gestiegen.

C. Edelmetallverkehr.

Was den Edelmetallverkehr anlangt, so wurden im Jahre 1881 eingeführt an Münzen 4 811 871 Rubel, 2 Millionen Rubel weniger als im Vorjahre, und an Barren 3 994 991 Rubel, 485 000 Rubel weniger als im Vorjahre. Ausgeführt wurden dagegen an Münzen 67 151 901 Rubel, 41 644 901 Rubel mehr als im Vorjahre, und an Barren 658 563 Rubel, 100 000 Rubel weniger als im Vorjahre.

Während der letzten zwölf Jahre bewegte sich Rußlands Edelmetallverkehr in folgenden Grenzen:

	Einfuhr.	Ausfuhr.
	Tausende Rubel.	
1870	2 283	23 275
1871	7 170	16 892
1872	12 970	6 831
1873	19 910	14 076
1874	16 040	16 584
1875	5 795	27 480
1876	4 654	102 691
1877	10 238	18 623
1878	15 918	13 313
1879	13 873	8 933
1880	11 399	26 297
1881	8 807	67 810

D. Zolleinnahmen.

Die Zolleinnahmen der letzten zehn Jahre an der Europäischen Grenze betrugen:

1871 ..... 48,0 Millionen Rubel,
1872 ..... 53,5 „ „
1873 ..... 54,2 „ „
1874 ..... 56,3 „ „
1875 ..... 62,3 „ „
1876 ..... 71,0 „ „

Nach Einführung des Goldzolles

1877 ..... 52,0 Millionen Rubel (30,6 Millionen Rubel Gold),
1878 ..... 79,2 „ „ (55,4 „ „ „),
1879 ..... 91,4 „ „ (61,0 „ „ „),
1880 ..... 103,7 „ „
1881 ..... 84,3 „ „ (55,1 „ „ „),

Nach dem Berichte des Finanzministeriums gingen 1881 ein:

1) An baarem Gelde:
   a. Rubel Metall 48 047 786
      nach Umrechnung in Rubel Kredit 72 071 679
   b. Rubel Kredit 1 569 048
2) An Kautionen
   Rubel Metall 7 093 636
   nach Umrechnung in Rubel Kredit 10 640 454

Zusammen Rubel Metall 55 141 422
Nach Umrechnung in Rubel Kredit 82 712 133
Rubel Kredit 1 569 048
Summe Rubel 84 281 181

Im Budget für 1881 waren die Zolleinnahmen veranschlagt mit ..... 97 821 550 Rubel.

Demnach wurden weniger vereinnahmt gegen den Budget-Anschlag ..... 13 540 369 Rubel,
gegen die Einnahme des Jahres 1880 ..... 19 504 345 Rubel.

Außer den oben angeführten in baarem Gelde eingegangenen Zollzahlungen pro 1881 im Betrage von 48 047 786 Rubel Metall, 10 968 642 Rubel Metall weniger als im Vorjahre, gingen im Laufe des Jahres noch ein 8 631 545 Rubel, 2 130 101 Rubel mehr als im Vorjahre, zur Einlösung von Kautionen aus dem Jahre 1880 und verblieben zum Jahre 1882 an Vorschüssen 111 076 Rubel, 71 543 Rubel mehr als im Vorjahre. Somit beträgt die Gesammtsumme der außer den 1 569 048 Rubel Kredit im Jahre 1881 in baarem Gelde eingegangenen Zöllen 56 790 407 Rubel Metall, und zwar wurden hiervon eingezahlt:

in Goldmünzen ..... 9 921 526 Rubel,
„ Depositenquittungen ..... 5 748 077 „
„ Bergwerksassignationen ..... 7 662 958 „
„ Koupons und amortis. Prozent-Papieren 28 607 735 „
„ ausländischen Bankbillets ..... 4 145 521 „
„ Silberrubeln ..... 704 595 „

Die Umrechnung der in Rubel Metall gezahlten Zölle in Rubel Kredit erfolgte nach dem für das Budget angenommenen Londoner Kurse von 25 Pence.

Auf die einzelnen Zollämter vertheilt sich die Summe der während des Jahres 1881 eingegangenen Zollgebühren wie folgt:

Es gingen ein:

	Rubel Metall	Kredit
a. von den 14 Zollämtern: Moskau, St. Petersburg (See- und Landzollamt), Reval, Odessa, Riga, Warschau, Wirballen, Irkutsk, Alexandrowo, Sosnowice, Taganrog, Libau und Graniza	49 783 977	968 909
b. von den übrigen 62 Zollämtern .	5 265 640	485 428
c. „ „ 37 Zollstationen	91 431	114 666
und d. „ „ 2 Zollposten	374	45
Summe	55 141 422	1 569 048

Die erste Stelle behauptete unter den Russischen Zollämtern auch während des Jahres 1881 das von Moskau, bei welchem im genannten Jahre 14 Millionen Rubel Metall eingingen; sodann folgen das St. Petersburger Seezollamt mit 6½, Reval und Odessa mit je 5, Riga mit 3½, Warschau mit 2,7, Irkutsk mit 2½, Wirballen und Alexandrowo mit je 2,1, Libau mit 1,6, Sosnowice und das St. Petersburger Landzollamt mit 1,2 und Taganrog mit 1 Million Rubel Metall. Bei den 62 übrigen Zollämtern bewegten sich die Einnahmen zwischen 4 Rubel Metall (Stestrorjezk) und 947 442 Rubel Metall (Graniza).

Von Importwaaren wurden an Zöllen erhoben 54 978 000 Rubel, 13 916 000 Rubel weniger als im Vorjahre; darunter

von:	1881	1880	1881
	Tausende Rubel:		
Thee	13 106	20 535	— 7299
Rohmetallen	4 878	5 916	— 1038
Rohbaumwolle	3 668	2 008	+ 1660
Metallfabrikaten ...	2 778	2 180	+ 598
Baumöl	2 523	2 744	— 211
Getränken	2 493	4 394	— 1901
Salz	2 251	3 442	— 1190
Wollenfabrikaten ..	1 803	2 615	— 812
Früchten	1 607	1 441	+ 166
Baumwollengarn ..	1 514	2 051	+ 537
Wolle	1 513	1 470	+ 43
Tabak	1 387	2 331	— 950
Maschinen	1 227	1 401	— 174
Baumwollfabrikaten	1 157	2 613	— 1456
sonstigen Waaren ..	13 079	12 753	+ 326

Die Unterhaltung der Zollinstitutionen kam im Jahre 1881 auf 3 210 400 Rubel oder 3,3 pCt. der Bruttosumme der Zolleinnahmen zu stehen; zum Unterhalt der Grenzwache und der Zollflottille wurden 4 535 000 Rubel oder 5,4 pCt. verwandt; somit floß zur Staatskasse ein Reingewinn von 76 535 281 Rubel oder 90,7 pCt., während sich der Reingewinn im Vorjahr auf 92,6 pCt stellte.

Ta

A. Im

Nummer nach der Reihenfolge.	Waaren.	Maßstab.	Zusammen		Im Ganzen im Jahre 1881 gegen 1880		St. Petersburg (Hafenzollamt)	
			in 1880.	in 1881.	mehr.	weniger.	in 1880.	in 1881.
1	Zucker, roher und gestoßener jeder Art	Pud	1 201	988	—	213	587	565
2	„ raffinirter	„	127	16	—	111	112	2
3	Thee	„	1 146 041	626 274	—	519 767	75 037	34 231
4	Kaffee	„	500 064	424 638	—	75 426	236 530	174 808
5	Baumöl	„	1 452 595	1 078 760	—	373 835	410 889	281 182
6	Wein	„	1 144 677	692 779	—	451 898	472 984	224 206
7	„	Flaschen	384 403	259 891	—	124 512	134 018	99 412
8	Champagner	„	1 100 359	365 652	—	734 707	567 731	116 637
9	Salz	Pud	9 059 770	11 374 067	2 314 297	—	659 591	700 305
10	Gesalzener Hering	„	4 428 663	5 133 405	704 742	—	477 281	377 550
11	Andere Fische	„	640 189	964 359	324 170	—	23 550	11 372
12	Rindertalg	„	785 060	370 246	—	414 814	452 436	164 866
13	Blättertabak	„	143 354	75 915	—	67 439	63 623	32 946
14	Geschnittener Tabak und Cigarren	„	4 113	2 602	—	1 511	1 181	688
15	Rohbaumwolle	„	4 886 560	8 217 409	3 330 849	—	717 653	775 054
16	Baumwollengarn	„	568 419	380 605	—	187 814	1 768	1 341
17	Indigo	„	36 742	54 886	18 144	—	3 060	1 961
18	Leuchtöl	„	1 445 558	1 199 188	—	246 370	435 911	260 029
19	Gußeisen, unverarbeitetes	„	14 887 296	14 338 463	—	548 833	6 397 529	6 850 467
20	Eisen, in Barren gewalztes, Sorteneisen, Brucheisen	„	6 416 925	4 831 011	—	1 585 914	1 109 971	780 277
21	„ Panzer-, zu Kesseln und Kolben	„	3 002 602	1 863 860	—	1 138 742	576 534	282 970
22	Schieneneisen	„	282 538	47 402	—	235 136	6 665	14 252
23	Schienen aus Bessemerstahl	„	3 096 971	939 250	—	2 157 721	576 480	213 619
24	Blei	„	986 437	1 086 604	100 167	—	575 048	652 628
25	Wolle, rohe, ungefärbte	„	391 402	335 472	—	55 930	32 914	33 859
26	„ jegliche gesponnene, gefärbte	„	122 722	130 378	7 656	—	1	1
27	„ künstliche	„	13 945	6 283	—	7 662	—	—
28	Flockwolle jeder Art, gesponnene	„	293 685	275 435	—	18 250	1 226	800
29	Seide	„	30 712	25 765	—	4 947	1 299	246
30	Soda	„	1 720 290	1 738 352	18 062	—	527 682	410 323
31	Steinkohle	„	117 264 780	109 301 963	—	7 962 817	48 022 979	44 837 346
32	Lokomotiven, Lokomobilen und Maschinentheile	„	4 015 769	1 417 947	—	2 597 822	425 991	119 822
33	Baumwollenfabrikate	„	91 694	70 131	—	21 563	2 460	1 878
34	Wollenfabrikate	„	135 190	89 046	—	46 144	7 754	6 210
35	Seidenfabrikate	„	7 531	5 347	—	2 184	698	546
36	Leinen, nach dem Werthe	Rubel	2 066 589	1 422 939	—	643 650	21 217	10 780

[1]) Wegen der ersten elf Monate des Jahres 1881 vergl. Hand. Arch. 1882 I. S. 174.

Anmerkung. Die Zahlen des Waaren-Imports und -Exports pro 1881 können in der Folge eine Abänderung erfahren, da die Ausweise

bellen.[1])

port.

Import ausländischer Waaren über die Zollämter von:

Reval		Riga		Libau		Odessa		Sewastopol		Taganrog		Uebrige Hafenzollämter	
in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.
—	—	170	—	—	115	—	2	—	—	—	—	27	—
14	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
13 256	4 336	3 875	2 134	2 331	1 981	50 821	26 079	—	1	2 120	1 603	2 788	2 408
24 381	24 538	45 478	26 026	5 312	11 417	81 807	104 007	184	7	3 324	1 045	8 108	8 402
99 268	40 573	43 085	45 202	436	649	250 842	249 065	18 017	412	146 920	152 543	26 198	18 275
26 378	20 266	82 224	48 196	5 863	5 733	78 170	42 262	1 837	1 083	84 043	66 379	1 472	12 807
24 549	22 278	16 102	6 272	4 841	7 249	23 437	20 996	1 270	786	4 000	2 737	6 339	7 710
15 030	11 652	69 983	23 104	9 992	7 723	40 554	22 808	1 242	622	2 592	3 969	7 339	2 420
230 470	512 542	1 057 320	1 374 841	708 802	1 067 565	—	—	—	—	—	—	1 061 203	1 140 477
210 403	259 698	594 354	869 038	858 095	803 305	67 568	22 513	—	—	—	—	97 093	246 968
6 492	5 778	5 047	3 598	1 081	2 153	18 923	15 284	72	76	312	554	567 993	912 551
3 528	2 974	66 306	44 524	3 974	3 984	3 063	7 675	—	—	1 421	—	5 193	—
432	162	19 150	6 761	—	79	25 429	17 397	—	—	5 850	2 062	8 576	5 090
505	230	190	156	10	12	200	88	3	2	2	—	45	2
1 856 403	3 161 994	249 854	474 596	17 313	283 147	646 175	1 346 344	261 017	564 503	—	—	149 972	193 168
135 222	54 633	44 702	28 035	636	2 885	28 599	15 140	542	486	6	87	5 919	5 749
3 947	5 052	650	479	318	768	927	837	—	—	—	3	266	56
51 386	38 777	121 190	69 584	40 897	60 532	40 256	91 160	592	61	9 448	1 342	11 830	41 630
490 355	100 292	3 174 550	2 851 129	5 496	51 901	117 915	163 682	599	15 500	19 624	39 974	117 360	169 782
447 133	112 421	1 366 244	959 100	445 665	445 044	858 840	687 591	6 152	—	2 646	26	93 346	134 998
491 240	140 142	396 485	190 699	103 764	183 004	456 527	451 516	11 665	4 844	15 498	2 579	63 550	40 003
16 485	405	1 498	1 130	8 438	8 624	42 992	3 548	—	—	36 263	—	2 725	111
336 650	120 303	693 753	105 059	136 205	12 107	8 480	10 422	124 228	14 828	428 856	—	88 404	459 708
122 251	98 316	17 867	48 494	34 429	66 472	84 262	64 473	122	—	397	—	56 672	9 670
76 876	39 125	11 737	9 279	20 559	18 939	24 765	11	—	—	—	—	10 813	4 608
29 929	19 083	—	—	1 479	3 357	—	63	—	—	—	—	—	—
—	—	1 176	2 790	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 584	62 977	10 761	5 699	693	1 184	1 010	1 080	6	—	8	13	142	26
754	177	158	207	2	5	135	105	5	4	1	1	55	4
144 803	229 755	321 122	309 964	47 915	172 832	109 487	93 156	—	—	7	871	28 623	51 107
3 248 738	3 181 754	1 986 732	8 579 635	1 299 708	954 202	16 853 180	13 342 476	1 139 449	671 818	—	—	15 549 378	9 124 837
656 717	462 195	468 750	211 238	190 187	66 177	186 735	84 743	21 424	3 330	7 216	3 731	64 921	19 495
8 005	4 854	2 142	1 405	277	252	4 111	2 393	307	409	155	171	1 216	741
12 957	8 708	3 709	3 125	596	466	5 441	3 331	90	60	312	178	535	270
151	46	263	105	15	6	462	250	3	3	9	2	27	43
393 887	306 827	17 947	7 703	3 116	2 519	24 551	6 919	615	83	2 398	2 229	1 195	1 070

denen sie entnommen, noch nicht definitiv verifizirt sind. Die Zahlen für das Jahr 1880 sind der Uebersicht des auswärtigen Handels Rußlands entnommen.

Nummer nach der Reihenfolge.	Waaren.	Maßstab.	Import ausländischer Waaren					
			Moskau		St. Petersburg (Landzollamt)		Warschau.	
			in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.
1	Zucker, roher und gestoßener jeder Art	Pud	305	306	1	—	—	—
2	„ raffinirter	„	—	—	—	—	—	—
3	Thee	„	883 893	524 048	22 299	8 827	5 257	2 961
4	Kaffee	„	10 094	8 233	1 951	451	46 671	32 243
5	Baumöl	„	374 229	207 261	10	6 373	44 105	40 885
6	Wein	„	221 776	133 943	4 896	6 178	93 956	73 170
7	„	Flaschen	109 533	45 898	11 276	8 878	18 433	12 986
8	Champagner	„	249 205	120 313	5 452	4 611	103 217	29 098
9	Salz	Pud	679	357	—	—	70	34 279
10	Gesalzener Hering	„	1 385	3 851	90	18 580	45 189	1 420
11	Andere Fische	„	7 359	4 120	562	584	6 690	5 819
12	Rindertalg	„	—	—	2 793	118	3 198	474
13	Blättertabak	„	6 152	5 057	4 022	2 386	6 723	2 377
14	Geschnittener Tabak und Cigarren	„	865	359	624	573	252	255
15	Rohbaumwolle	„	87 429	122 256	12 235	76 266	1 842	1 277
16	Baumwollengarn	„	221 137	175 273	3 578	4 745	33 706	26 860
17	Indigo	„	17 000	29 363	6 748	12 213	1 132	2 164
18	Leuchtöl	„	1 332	1 099	6	4	5 309	32 942
19	Gußeisen, unverarbeitetes	„	34 432	6 143	8 975	8 974	168 492	61
20	Eisen, in Barren gewalztes, Sorteneisen, Brucheisen	„	186 727	106 099	30 545	12 229	100 208	81 024
21	„ Panzer-, zu Kesseln und Kolben	„	208 299	44 296	70 588	4 763	71 365	23 891
22	Schieneneisen	„	13 210	43	—	—	76 252	2 61
23	Schienen aus Bessemerstahl	„	181	10	2 979	—	165 915	3 04
24	Blei	„	28 165	16 864	2 345	714	5 012	3 037
25	Wolle, rohe, ungefärbte	„	67 890	45 317	337	3 065	353	2 407
26	„ jegliche gesponnene, gefärbte	„	5	145	401	—	498	—
27	„ künstliche	„	12 769	3 028	—	—	—	467
28	Flockwolle jeder Art, gesponnene	„	119 742	90 988	3 213	2 273	14 942	18 327
29	Seide	„	20 123	19 056	1 164	580	1 511	1 239
30	Soda	„	144 332	110 712	892	40	1 541	330
31	Steinkohle	„	—	188	—	14	3 446	2 59
32	Lokomotiven, Lokomobilen und Maschinentheile	„	191 644	89 378	47 429	14 698	214 110	68 49
33	Baumwollenfabrikate	„	24 156	19 779	6 097	3 848	14 619	12 02
34	Wollenfabrikate	„	34 599	20 534	11 916	5 519	16 870	10 73
35	Seidenfabrikate	„	1 511	1 058	897	544	833	65
36	Leinen, nach dem Werthe	Rubel	18 955	18 658	255 151	102 773	640 376	376 73

über die Zollamter von:

Wirballen		Grajewo		Alexandrowo		Sosnowice		Radziwilow		Wolotschisk		Uebrige Landzollämter	
n 1 880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.
—	—	107	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2
74 089	13 428	4 444	1 228	32	12	2	11	164	25	11	21	5 622	2 940
2 736	1 802	1 336	1 513	13 174	9 848	2 681	2 768	233	299	27	12	16 037	17 219
4 965	4 161	1 460	888	856	1 478	3 975	1 970	314	81	55	49	26 971	27 713
3 941	3 731	1 562	3 830	8 320	7 954	973	1 040	2 240	2 025	1 192	1 083	49 850	38 893
6 597	3 969	4 100	3 276	7 590	7 461	906	1 314	1 000	1 591	1 271	1 441	9 141	5 637
3 683	2 084	3 699	5 406	3 894	2 665	151	107	779	52	387	526	15 635	11 855
173 745	246 950	282 992	308 177	2 083 482	2 302 714	239 847	379 685	6 145	6 846	82 645	172 117	2 472 779	3 127 212
543 407	645 537	414 713	485 173	291 810	184 453	8 708	13 591	42	32	—	—	818 525	1 201 696
519	536	75	85	128	223	129	70	98	1	13	—	1 146	1 555
17 290	—	27 352	2 411	3 050	—	2 970	8 190	933	152	—	—	191 553	134 878
342	220	16	—	41	—	—	—	—	—	—	—	2 998	1 378
118	175	5	20	9	8	5	5	15	3	7	4	77	22
—	79 490	555	57 586	566 506	577 298	138 170	171 095	9	—	—	—	181 397	333 335
2 337	3 732	750	162	65 860	49 219	14 982	6 856	1 358	721	37	46	6 280	4 635
239	258	435	658	475	387	67	108	126	120	17	16	1 335	443
69 712	61 117	82 076	40 603	101 930	86 400	14 224	12 858	107	29	102	119	459 250	400 902
9 992	6 794	20 837	16 283	208 150	64 329	509 737	317 217	—	—	—	—	3 543 253	3 675 386
58 687	81 426	25 800	12 284	136 420	81 694	1 231 995	1 043 990	56 776	37 866	31 618	59 576	228 152	195 366
14 838	8 725	2 689	18 019	36 883	23 215	323 454	335 247	33 572	21 311	3 760	5 912	121 891	82 724
11 622	74	547	500	137	—	56 384	13 378	2 596	433	743	1 195	5 981	1 093
—	—	20 311	—	83 935	—	251 182	—	—	154	—	—	179 412	—
1 325	1 963	411	12 579	91	1 267	41 409	94 073	8 387	9 361	142	14	8 102	6 679
14 887	16 078	12 512	12 595	105 753	137 478	5 812	9 926	—	—	—	—	6 194	2 785
1 680	4 144	50 860	54 328	8 330	10 350	15 065	21 499	—	—	—	26	14 474	17 382
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 068	2 430	3 326	2 361	75 198	74 336	4 366	3 525	2 243	1 236	289	410	11 868	7 772
3 642	2 642	1	7	1 321	877	268	191	30	48	39	29	204	351
21 582	16 801	63 174	46 803	21 247	25 635	10 888	10 023	199	277	2 537	20	274 259	259 703
117 131	121 625	31 215	65 788	360 313	27 186	17 664 255	21 693 836	1 554 206	47 047	2 405 575	759 023	7 028 475	5 892 596
277 073	34 661	165 142	34 288	357 784	70 443	251 981	36 707	177 077	19 129	128 429	38 768	183 159	46 649
10 362	8 814	245	228	6 351	6 171	2 716	1 293	1 301	748	584	529	6 590	4 595
18 081	16 178	1 370	942	9 077	6 021	2 428	1 553	1 027	541	974	726	7 454	3 948
1 669	1 323	16	14	423	382	85	77	40	26	67	56	362	211
299 950	277 843	720	1 669	28 067	18 498	2 877	1 656	6 625	3 440	3 862	1 806	345 080	281 732

B. Ex

Nummer nach der Reihenfolge.	Waaren.	Maßstab.	Zusammen		Im Ganzen im Jahre 1881 gegen 1880		Export Russischer Waaren			
							Archangelsk		St. Petersburg (Hafenzollamt)	
			in 1880.	in 1881.	mehr.	weniger.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.
1	Weizen	Tschetwert	6 139 297	8 225 978	2 086 681	—	—	—	3 970	20 861
2	Roggen	„	5 967 444	4 259 953	—	1 707 491	14 899	8 709	564 786	230 912
3	Gerste	„	1 743 845	2 583 992	840 147	—	—	—	4 891	—
4	Mais	„	1 417 059	1 538 827	—	58 232	—	—	—	—
5	Erbsen	„	154 183	129 053	—	25 130	—	11	3 009	455
6	Hafer	„	7 196 339	6 508 263	—	688 076	347 111	355 988	409 546	189 035
7	Grütze	„	316 802	257 541	–	59 261	3 340	2 343	7 350	10 859
8	Mehl	„	255 048	194 507	—	60 541	38 501	41 910	44 597	5 522
9	Sonstiges Getreide	„	642 422	286 959	—	355 463	18	11	28	890
	Im Ganzen	Tschetwert	23 832 439	23 805 073	—	27 366	403 869	408 972	1 038 177	458 534
10	Lein- und Hanfsamen	Tschetwert	2 682 545	2 468 388	—	214 157	67 356	62 416	105 949	50 461
11	Oelsamen	„	765 051	557 614	—	207 437	—	—	50	2 482
12	Oelkuchen	Pud	1 694 837	1 718 672	23 835	—	—	—	662 544	708 209
13	Butter	„	187 551	155 765	—	31 786	1 359	1 545	61 277	46 408
14	Spiritus und Branntwein	„	1 495 120	623 488	—	871 632	242	—	90 684	—
		Grade	182 530 091	82 280 462	—	100 249 629	18 406	—	10 909 719	—
15	Tabak, in Blättern und geschnitten	Pud	142 995	41 581	—	101 414	—	—	15 603	16 409
16	Sandzucker	„	104 577	1 373	—	103 204	—	—	—	—
17	Raffinirter Zucker	„	34 699	49 444	14 745	—	—	—	824	—
18	Großvieh	Stück	33 944	23 822	—	10 122	—	—	—	—
19	Kleinvieh	„	1 106 631	650 637	—	455 994	—	—	1	—
20	Pferde	„	22 331	23 567	1 236	—	—	—	1	2
21	Rindertalg	Pud	426 531	284 785	—	141 746	—	—	96 647	101 641
22	Flachs	„	9 591 868	12 974 036	3 382 168	—	539 856	612 833	540 432	374 927
23	Flachsheede	„	1 530 587	1 855 333	324 746	—	306 371	373 649	166 675	201 359
24	Hanf	„	3 826 996	4 740 283	913 287	—	—	169	55 247	69 785
25	Hanfheede	„	190 342	280 388	90 046	—	—	—	23 736	2 486
26	Flachsgespinnst	„	14 462	3 967	—	10 495	—	—	—	—
27	Hanfgespinnst	„	194 675	298 055	103 380	—	—	—	19 970	22 252
28	Häute, unbearbeitete	„	358 213	351 594	—	6 619	—	407	13 702	3 466
29	„ bearbeitete und Juchten	„	16 326	19 678	3 352	—	—	—	4 038	4 449
30	Knochen, gewöhnliche	„	51 973	113 795	61 822	—	—	87	3 735	2 481
31	Rohwolle	„	1 663 673	1 141 017	—	522 656	—	—	9 306	7 715
32	Borsten	„	130 993	122 201	—	8 792	—	—	35 314	37 459
33	Pottasche	„	36 450	63 246	26 796	—	—	—	20 412	35 969
34	Eisen	„	8 142 314	187 870	—	7 954 444	—	—	8 712	1 558
35	Lumpen	„	745 495	881 151	135 656	—	—	—	1 808	1 803
36	Stricke und Taue	„	254 661	317 382	62 721	—	2 267	3 789	90 502	118 857
37	Packleinwand	Arschin	6 286 444	6 440 166	153 722	—	—	—	2 246 107	2 419 007
38	Holzmaterial nach dem Werthe	Rubel	32 906 009	29 648 180	—	3 257 829	1 386 841	1 164 097	298 167	324 933
39	Pelzwerk	Pud	80 215	91 310	11 095	—	—	—	674	273

port.

über die Zollämter von:

Kronstadt		Reval		Riga		Libau		Odessa		Nikolajew		Sewastopol	
in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.
174 879	224 378	19 035	16 781	5 219	7 861	12 649	9 873	1 620 024	2 019 747	986 668	978 892	227 421	262 201
1 426 374	589 706	464 560	265 033	356 565	271 029	862 841	605 744	303 750	321 529	331 536	217 309	21 999	33 190
3 004	—	2 874	6 017	159 618	221 926	189 267	134 597	598 273	1 079 138	150 589	327 513	33 206	56 688
—	—	—	—	—	—	—	—	922 907	829 469	44	1 848	—	—
3 358	11	2 366	3 594	7 215	1 658	15 069	10 805	13 211	10 208	—	—	—	—
2 923 947	2 563 010	979 741	504 302	922 654	1 107 726	1 021 844	1 138 564	93 833	95 242	14 973	20 108	—	6 620
232 109	182 413	39 193	43 995	14 788	6 426	—	—	499	237	—	—	—	—
6 062	27	176	—	31	387	—	13 067	111 702	94 212	65	—	3 417	1 754
—	433	—	—	538	—	80 093	39 768	353 786	77 413	536	—	237	69
4 769 733	3 559 978	1 507 945	839 722	1 466 628	1 617 013	2 181 763	1 952 418	4 017 985	4 527 195	1 484 411	1 545 670	286 280	360 522
559 734	555 180	141 283	67 570	459 080	442 037	168 165	128 307	140 337	220 427	52 109	106 413	34 474	48 146
—	—	158	24	—	—	15 241	7 562	280 898	224 216	92 992	79 444	27 903	16 369
28 594	1 663	28 000	53 760	386 677	369 926	3 171	24 425	39 373	68 282	—	—	—	—
1 582	2 400	30 229	8 508	2 130	338	1 796	1 064	20 713	15 394	—	—	318	3 509
—	—	305 213	115 036	3 425	221	24 052	—	294 189	203 637	—	—	—	—
—	—	37 617 366	14 155 813	320 842	28 860	2 925 082	—	44 325 493	31 676 201	—	—	—	—
33 126	626	200	583	28 294	2 950	11 034	4 075	20 713	13 548	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	100 738	718	—	—	—	—
—	—	2 113	—	—	—	4 030	—	26 257	46 295	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	15 305	14 180	159	—	—	—
—	—	36	62	—	—	—	—	50 151	51 226	—	—	704	841
3	2	3	8	21	10	—	47	—	—	—	—	—	—
21 813	10 382	110 804	6 137	—	—	—	8 615	10 590	49 215	—	—	205	443
1 010 109	1 097 399	453 610	2 618 970	2 542 094	2 784 666	170 239	267 800	—	—	—	—	—	—
641 131	840 175	41 675	81 903	18 132	11 982	1 588	6 901	—	—	—	—	—	—
271 092	238 142	31 705	—	1 523 121	1 682 347	5 160	21 600	664	17 664	—	—	—	—
—	17 044	—	—	142 744	216 353	110	4 370	—	—	—	—	—	—
9 425	1 331	2 750	—	827	44	—	420	—	—	—	—	—	—
34 020	49 711	—	11 958	115 909	151 816	2 230	3 762	616	2 503	—	—	—	—
103	—	1 007	1 586	14 247	27 109	11 379	13 934	12 583	33 826	—	—	259	3 686
—	32	—	—	—	—	—	—	1 334	3 313	—	—	—	124
—	—	9 525	6 257	10 172	48 102	—	14 030	126	—	—	—	—	—
12 270	17 938	75 605	437	107 442	55 751	93 211	53 660	543 495	310 446	15 905	—	3 674	674
5 265	6 442	8 442	2 067	1 010	480	406	246	53	655	—	—	—	—
11 199	11 223	2 030	1 505	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 071 112	132 864	128 459	—	50 856	9 859	821 740	117	1 722 624	40 373	599 734	—	360 088	—
—	—	1 037	985	2	29	82 768	107 521	—	51 997	—	—	—	—
28 314	30 742	23 128	4 124	16 552	18 560	—	5 594	43 256	84 486	—	150	—	—
3 540 177	3 366 519	416 080	278 000	—	—	—	—	36 480	358 720	—	—	—	—
4 201 964	4 340 606	—	23 950	13 061 531	11 318 277	30 030	76 031	1 460 609	800 946	19 000	7 500	800	—
—	6	17 897	10 116	—	90	10	171	47	335	—	—	—	—

Nummer nach der Reihenfolge.	Waaren.	Maßstab.	Export Russischer Waaren							
			Taganrog		Rostow		Uebrige Hafenzollämter		Warschau	
			in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.
1	Weizen	Tschetwert	370 971	334 733	740 565	1 115 896	892 239	1 080 934	1 682	4 165
2	Roggen	„	16 920	65 289	158 802	197 620	73 714	64 412	60 188	41 471
3	Gerste	„	43 531	26 217	98 415	74 536	262 707	389 166	34	45
4	Mais	„	1 180	—	18 379	—	157 153	190 562	—	—
5	Erbsen	„	900	—	—	—	405	525	3 656	1 133
6	Hafer	„	1 265	24 564	93 034	37 140	45 740	22 515	2 741	3 190
7	Grütze	„	—	—	40	69	2 271	6	—	160
8	Mehl	„	405	575	2 749	1 283	11 431	1 746	—	8
9	Sonstiges Getreide	„	270	100	58	30	2 959	3 124	5 793	2 588
	Im Ganzen	Tschetwert	435 442	451 478	1 112 042	1 426 574	1 448 619	1 752 990	74 094	52 760
10	Lein- und Hanfsamen	Tschetwert	54 767	61 668	407 993	307 995	181 148	162 564	—	11 654
11	Oelsamen	„	22 933	16 856	59 779	31 379	84 531	31 718	68	—
12	Oelkuchen	Pud	—	—	—	—	—	—	92 624	84 506
13	Butter	„	20 295	51 466	21 590	11 251	4 581	1 292	7 468	1 068
14	Spiritus und Branntwein	„	—	—	—	—	24 288	15	—	—
		Grade	—	—	—	—	2 360 626	1 984	—	—
15	Tabak, in Blättern und geschnitten	Pud	—	312	—	—	—	460	50	145
16	Sandzucker	„	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Raffinirter Zucker	„	629	158	45	70	4	—	7	—
18	Großvieh	Stück	—	—	—	—	708	361	—	—
19	Kleinvieh	„	—	—	—	—	38 697	6 162	—	—
20	Pferde	„	—	—	—	—	425	463	—	—
21	Rindertalg	Pud	46 057	56 009	103 064	28 797	13 930	128	5 053	1 305
22	Flachs	„	—	—	—	—	1 024 813	803 878	125 805	77 936
23	Flachsheede	„	—	—	—	—	68 849	79 904	16 202	13 955
24	Hanf	„	—	500	—	—	964	—	41 226	49 608
25	Hanfheede	„	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Flachsgespinnst	„	—	2	—	—	—	4	—	608
27	Hanfgespinnst	„	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Häute, unbearbeitete	„	1 393	1 753	260	330	2 944	13 312	16 078	16 031
29	„ bearbeitete, und Juchten	„	—	282	—	—	—	68	3 488	2 857
30	Knochen, gewöhnliche	„	—	—	—	—	13 522	7 880	—	—
31	Rohwolle	„	4 378	10 998	238 345	201 013	78 822	101 958	80 312	98 170
32	Borsten	„	—	—	—	—	119	4	7 887	9 343
33	Pottasche	„	—	—	—	—	—	—	2 799	14 027
34	Eisen	„	466 298	—	1 077	1 250	2 250	130	3 025	—
35	Lumpen	„	—	—	—	—	579	2 719	2 768	3 539
36	Stricke und Taue	„	310	—	100	15	4 742	532	—	—
37	Packleinwand	Arschin	14 880	—	2 720	4 880	—	12 960	—	—
38	Holzmaterial nach dem Werthe	Rubel	—	1 635	—	250	1 568 834	1 432 604	1 127	2 620
39	Pelzwerk	Pud	—	—	29	549	465	9	6 261	9 622

über die Zollämter von:

Wirballen		Grajewo		Nieszawa		Sosnowice		Radziwilo		Wolotschisk		Uebrige Landzollämter.	
in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880.	in 1881.	in 1880	in 1881.	in 1880.	in 1881.
13 529	53 032	35 904	600 266	322 220	235 316	15 330	48 036	14 162	27 955	221 381	277 738	461 449	907 313
18 564	32 755	33 822	169 526	190 435	163 023	327 956	233 322	156 611	32 231	61 306	49 829	521 816	667 314
10 951	13 887	2 143	33 738	1 300	1 150	4 501	3 504	25 975	3 248	7 412	22 198	145 154	190 424
—	—	300	6 776	—	—	—	—	—	—	37 057	17 363	280 039	312 809
5 134	8 913	6 954	10 599	13 747	5 360	11 464	4 391	7 679	9 404	8 440	8 961	51 576	53 025
75 645	71 229	16 394	101 313	—	300	38 343	604	24 918	8 162	18 520	21 603	166 090	237 048
873	628	4 389	5 876	111	—	5 561	3 207	3 634	504	487	183	2 157	635
23	159	23	152	27	33	2 000	1 562	135	16	1 587	250	32 117	31 844
8 057	13 005	25 044	49 832	4 290	7 677	7 068	7 737	74 234	3 807	23 709	14 811	55 704	65 664
132 776	193 608	124 973	978 078	532 130	412 859	412 223	302 363	307 348	85 327	379 899	412 936	1 716 102	2 466 076
92 046	90 099	51 909	25 090	22	—	37 808	8 045	5 286	10 523	4 297	1 744	118 782	108 049
9 246	7 506	37 044	44 973	36 785	22 353	—	—	3 977	2 146	17 584	9 457	75 862	61 129
97 680	69 131	164 030	185 773	25 395	—	65 675	80 635	—	3	—	—	101 074	72 359
111	462	38	4	—	—	574	34	—	—	5	2	13 485	11 020
15 023	—	399 725	38 868	—	—	15 955	21 710	—	—	—	—	322 324	244 001
1 838 051	—	42 793 168	4 410 388	—	—	1 913 275	2 591 458	—	—	—	—	37 508 063	29 415 758
1 896	982	17	667	—	—	180	—	—	778	1	9	27 147	37
—	—	—	—	—	—	—	616	—	5	3 836	34	3	—
—	—	510	—	—	—	—	—	5	1	52	19	223	2 901
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 830	1 049	14 942	8 232
15 380	14 231	8 588	10 225	26	—	33 368	16 409	189	4 794	280 699	143 583	678 792	403 104
2 755	2 405	97	452	2	—	77	11	63	71	512	703	18 372	19 393
13 651	13 307	—	—	—	—	600	8 744	140	—	20	—	3 957	62
1 823 945	2 887 947	38 177	71 519	—	—	198 848	36 555	600	—	966	476	1 122 374	1 339 130
165 584	145 890	58 055	55 455	—	—	—	—	15 204	27 374	—	—	31 121	16 876
1 288 701	1 299 338	575 174	1 303 072	—	250	374	600	386	28 208	9 583	11 100	23 599	17 900
—	—	—	—	—	—	7 644	9 558	26	—	13 054	27 864	3 028	2 713
—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1 460	1 553
21 587	55 684	—	371	—	—	—	—	—	—	—	—	343	—
164 984	114 324	408	—	2 200	—	7 150	7 331	1 663	2 252	11 800	4 826	96 053	108 421
5 064	3 769	—	—	—	—	—	179	—	57	—	10	2 402	4 538
1 134	—	393	13 090	—	—	—	—	—	—	—	—	13 366	21 868
23 404	41 332	756	294	9 513	—	16 261	11 798	17 832	5 918	184 227	131 231	148 915	91 684
33 709	37 586	11 875	6 304	—	—	1 200	—	4 987	4 408	562	958	20 162	16 249
—	—	—	—	—	—	—	—	—	190	—	122	10	210
217	62	1 664 555	—	186 646	—	28 232	700	—	—	1	5	26 688	952
330 536	490 944	139 944	148 310	16 689	—	1 817	—	—	—	2	—	167 545	73 304
25 589	33 275	1 602	4 730	—	—	—	20	—	—	115	11	18 154	12 497
—	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
103 400	149 971	442 220	202 047	6 822 186	5 009 888	356 333	5 0 149	8 736	2 400	3 452	18 054	3 140 779	4 216 222
26 404	47 602	1 050	615	—	—	684	21	1 946	1 461	7 231	10 242	17 517	10 198

IV.] # Berdjansk und Mariupol.

Jahresbericht für 1880 und 1881.[1])

Der Hafen von Berdjansk wurde von 206 Schiffen einschließlich 9 Dampfer gegen 257 mit 16 Dampfern im Vorjahre, der von Mariupol von 63 einschließlich 12 Dampfer gegen 40 einschließlich 9 Dampfer besucht.

Wie im Vorjahre war auch 1881 die Deutsche Flagge nicht vertreten.

Während der Import im Hafen von Berdjansk nach der anliegenden Tabelle A. sich auf einen Werth von ... 234 097 Rubel,
der von Mariupol ..... 62 411 „
stellte, betrug derselbe im Jahre 1881..... 178 255 „
beziehentlich ..... 62 462 „
mithin im ersteren ein Minderimport von ..... 56 891 „

Die Quantität fast aller Einfuhrartikel zeigt im Jahre 1881 mit Ausnahme der Ackerbaumaschinen und vornehmlich Russischer Banknoten eine höhere Ziffer als im Vorjahre.

Von den 47 vom Auslande mit Waaren gekommenen Segelschiffen brachten die Italienischen: Kaffee von Rio, Italienischen und Indischen Reis, Amerikanisches Petroleum und Baumöl von Italien und Dalmatien, sowie auch Apfelsinen und Citronen; Griechische Schiffe gleichfalls Südfrüchte, Griechisches Baumöl von niederer Qualität, Griechische Weine in Fässern und Johannisbrot von Candia; die Türkischen: Haselnüsse von Anatolien und Holzkohle.

Die Ackerbaumaschinen Amerikanischen und Englischen Ursprungs kamen mit Englischem Dampfschiff über Poti nach hier.

Es wurden hier am Platze gezahlt für das Pud:

Kaffee von Rio.....	12	bis	13,50	Rubel,
Reis, Italienischen	3,50	„	4	„
„ Indischen	2,90	„	3,25	„
Petroleum, Amerikanisches ..	3,20	„	3,75	„
Oel, Brenn-	9	„	10	„
„ Speise-	15	„	17	„

Die hier ausgeladenen 622 Ackerbaumaschinen im Werthe von 24 500 Rubel, bestanden größtentheils aus hier sogenannten Anglo-Bulgarischen Pflügen und Johnston'schen Mähmaschinen; erstere nichts Anderes als der gewöhnliche Deutsche Räderpflug mit stark gekrümmtem Pflugbaum, 2 Sterzen, 10 bis 12″ breiter Pflugschaar und eisernem gebogenen Streichbrett, welcher, zuerst von den 1862 hier eingewanderten Bulgaren in Gebrauch genommen, gegenwärtig von allen Ackerbauern dem früher hier gebräuchlichen Deutschen Pfluge mit hölzernem Streichbrett und nur einer Sterze vorgezogen wird.

Die Johnston'schen Mähmaschinen werden mit 260 bis 320 Rubel, die Pflüge mit 35 bis 45 Rubel bezahlt.

Der Import im Hafen von Mariupol zeigt dem Werthe nach keine Differenz; außer Kaffee durch Italienische und Wein in Fässern durch Griechische Schiffe, waren Eisenwaaren, Kalk und Puzzolanerde die vorzüglichsten Einfuhrartikel, welche zum kürzlich vollendeten Bau der nach Mariupol führenden Zweigbahn der Rostow-Charkower Eisenbahn verwandt wurden. Die Eröffnung dieser Bahn zum öffentlichen Verkehr steht binnen Kurzem zu erwarten.

Während der Export von Berdjansk sich nach Tabelle B. im Jahre 1880 auf einen Werth von..... 6 994 795 Rubel,
der von Mariupol..... 2 075 452 „
stellte, betrug derselbe im Jahre 1881..... 7 754 548 „
beziehentlich ..... 2 892 333 „
mithin im ersteren ein Mehrexport von 759 753 Rubel, durch die Ausfuhr von Schafwolle und ein Mehr von 587 000 Rubel an Getreide herbeigeführt.

Die Preise der exportirten Artikel waren:

Weizen, harter, 1. Sorte 9 Pud 36 Pfd. bis 10 Pud schwer 12,50 bis 16 Rubel;
„ „ 2. „ 9 Pud 10 Pfd. bis 9 Pud 30 Pfd. schwer 11 bis 13,25 Rubel;
„ rother,..... 9 Pud 15 Pfd. bis 9 Pud 24 Pfd. schwer 13,75 bis 15,75 Rubel;
„ Winter-..... 9 Pud 30 Pfd. bis 10 Pud schwer 13,50 bis 16 Rubel.

Roggen pro Tschetwert.....	8	bis	9	Rubel
Gerste „ „	6,25	„	7,50	„
Hafer „ „ = 6 Pud.....	4,20	„	4,50	„
Hederich „ „	6	„	7,50	„
Leinsaat „ „	12	„	14,50	„
Wolle, Russische pro Pud.....	4	„	5	„
„ Merino- „ „	7,50	„	12	„
Felle.....	11	„	15	„

Die Frachtsätze nach dem Mittelländischen Meer pro 130 Kilogramm stellten sich:

von März bis einschl. Juni auf ..... 2 bis 2,25 Fr.
„ Juli bis Ende der Schifffahrt auf .... 2,50 „ 4 „

nach England für 1400 Kilogramm vom Juni bis Ende der Schifffahrt auf 32 bis 50 Schill., mithin eine Steigerung um 2 Fr. bezw. 18 Schill. gegen das Vorjahr.

Der Druck Amerikanischer Getreideexporteure auf den Europäischen Getreidemarkt ließ ungeachtet der fast durchgängig im südlichen Rußland ausgefallenen Ernte die hohen Preise nicht sinken und behaupten selbst bei der großen Quantität des noch bei den Produzenten aufgespeicherten Getreides bis jetzt ihre Höhe. Das Depot in Berdjansk beträgt gegenwärtig 200 000 Tschetwert, bei hiesigen Exporteuren und Spekulanten lagernd.

Der Export von Mariupol überstieg das Vorjahr an Werth um 826 000 Rubel, ebenfalls wie in Berdjansk durch die Ausfuhr von Schafwolle und ein Mehr von 786 000 Rubel an Getreide herbeigeführt.

Der harte Weizen aus Berdjanskschem Kreise, welcher in früheren Jahren in ausgezeichneter Qualität hier zu Markt kam und zur Bereitung von Makaronen nach Genua ging, lieferte in letzterer Zeit eine nur mäßig gute Qualität und ist die Nachfrage gegen frühere Jahre, zumal der Export Italienischer Makaronen nach Amerika und Australien fast ganz aufgehört hat; jetzt nur noch eine ganz geringe; nur erste Sorte geht nach Italien, während der übrige nach Griechenland und der Türkei verschifft wird.

Winter- und Sommerweizen — rother Weizen — wurde einestheils ebenfalls nach Italien, anderentheils wie Roggen, Hafer, Leinsaat, Hederich, Wolle und Felle nach Marseille, verladen; Gerste nach Antwerpen und England.

Mit Hinblick auf den durch Vollendung des St. Gotthard-Tunnels ermöglichten direkten Verkehr Deutschlands mit Italien erscheint es wünschenswerth, daß Verbindungen Deutscher Getreideexportgeschäfte mit hiesigen, um von den Zwischenplätzen für Getreideeinfuhr London, Antwerpen und Rotterdam sich unabhängig machen zu können, angeknüpft werden.

Folgende Uebersicht giebt die Summe der vornehmlich im Hafen von Berdjansk in den Jahren 1871 bis einschl. 1880 angekommenen Schiffe, die jährliche Durchschnittszahl derselben mit Vergleich zu denen vom Jahre 1881, an.

[1]) Wegen des Jahres 1880 vergl. Hand. Arch. 1881 I. S. 493.

Schiffe.	1871 bis einschl. 1880. Anzahl.	Lastenzahl.	Durchschnitt pro Jahr von 1871 bis einschl. 1880. Anzahl.	Lastenzahl.	Prozent-Satz.	1881.	
Italienische	1901	370 491	190	37 049	46,34	78	13 509
Griechische	972	125 120	97	12 512	23,65	85	10 417
Britische	399	112 358	40	11 235	9,75	2	268
Oesterreichische	273	50 942	27	5 094	6,58	6	1 124
Russische	141	18 073	14	1 807	3,41	2	192
Deutsche	76	13 684	7	1 368	1,84	—	—
Türkische	343	8 040	34	804	8,29	21	777

Aus einer Vergleichung des Imports im Hafen von Berdjansk während der 20 Jahre von 1861 bis einschl. 1880 ist ersichtlich, daß:

1) der bedeutendste Import auf die Jahre 1871 bis einschl. 1875 fällt; von dieser Zeit an erst Amerikanisches Petroleum eingeführt wird, und die Einfuhr im Jahre 1881 verglichen mit der Durchschnittssumme des Werths der in jenen Jahren eingeführten Waaren um $\frac{3}{4}$ geringer war;
2) die vorzüglichsten Importartikel hiesigen Hafens Kaffee, Reis, Oliven, Baumöl, Pfeffer, Nüsse und Südfrüchte sind, und
3) seit dem Jahre 1876 die Einfuhr dieser auffallend geringer geworden ist.

Die zu Anfang des Jahres 1882 entdeckten kolossalen Zolldefraudationen in Taganrog, von wo aus das südwestliche Rußland mit den vorbezeichneten Einfuhrartikeln, davon in erster Reihe Baumöl aus Griechenland, versorgt und sogar mit Odessa konkurrirt wurde, dürfte den in den letzten Jahren so geringen Import genügend erklären.

Die Zollsätze für die Einfuhr nach dem Russischen Zolltarif vom Jahre 1868 betragen:

pro Pud:	Reis	nach §. 46.....	0,50	Rubel,
	Oliven	„ §. 50.....	1,00	„
	Johannisbrot	„ §. 52.....	0,35	„
	Nüsse	„ §. 53.....	0,50	„
	Kaffee	„ §. 70.....	1,50	„
	Pfeffer	„ §. 72.....	1,50	„
	Baumöl	„ §. 144.....	1,80	„

mit einem seit vergangenem Jahre eingeführten Zuschlage von 10 pCt. und, wie bekannt, in Gold zahlbar.

Laut einer Bestimmung des Ministers der Finanzen, vom 12. Dezember 1876 sind nur folgende Goldmünzen bei Zahlung der Zollabgaben zulässig:

Französische 20 Frank-Stücke.....	}							
Italienische 20 Lira-Stücke.....	}	von Gewicht 1 Solod. 49 Doli zu 5,00 Rubel,						
Belgische 20 Frank-Stücke	}							
Türkische 20 Lira-Stücke	}							
Französische, Italienische u. Belgische 10 Frank-Stücke.....	„	„	—	„	72½	„	„	2,50 „
Englische Pfd. Sterl. ..	„	„	1	„	83	„	„	6,28 „
Türkische Lira 100 Piaster	„	„	1	„	66	„	„	5,67 „

Ausländische Goldmünzen von geringerem Gewicht, Deutsches Gold und ausländische Silbermünzen ohne Ausnahme werden in Zahlung nicht angenommen.

Von zollfreien Importartikeln sind es landwirthschaftliche Maschinen, die in den letzten Jahren mehr eingeführt wurden. Ebenso wie Deutschland in Lokomobilen für Eisenbahnen und Kupfergeräthe England verdrängt hat, könnte es in dieser Branche gewiß mit bestem Erfolg konkurriren und würde bei dem großen Mangel an derartigen Maschinen, vornehmlich gute Pflüge, Mäh- und Dreschmaschinen, der Import ein lohnender, jedoch die Gründung einer eigenen Agentur nothwendig sein.

Die Uebersicht des Exports zeigt, daß in den letzten 15 Jahren bis 1880 derselbe am bedeutendsten und von 1881 die Durchschnittssumme des Werthes der ausgeführten Waaren, ungeachtet der vorjährigen guten Ernte, um 1½ Millionen Rubel geringer waren.

Weizen, von jeher der Hauptexportartikel unseres Hafens, bildete in den bezeichneten 15 Jahren den 10. Theil des zu etwa 8½ Millionen Tschetwert gerechneten jährlichen Weizenexports Rußlands; im Jahre 1881 erreichte derselbe kaum mehr als die Hälfte des Durchschnitts.

Im Vergleich zum Weizen wurden von den übrigen Getreidearten nur Gerste in nennenswerther Quantität nach England und Hafer im verflossenem Jahre, auf Veranlassung der Französischen Expedition nach Tunis, nach Marseille verladen.

Die Rubrik der Tabelle „Leinsaat" weist eine bedeutende Abnahme von Jahr zu Jahr auf, und wurde im Jahre 1881 kaum der 7. Theil des Durchschnitts der Jahre 1861 bis einschl. 1865 ausgeführt. Der Grund davon ist lediglich in der Erschöpfung des Ackerbodens für diese Oelfrucht zu suchen.

Hederich, von den Landwirthen in Ländern höherer Bodenkultur, als vertilgungswerthes Unkraut angesehen, wird hier auf mit Weizen besäten Ackerflächen in einer solchen Ueppigkeit angetroffen, daß man zur Blüthezeit dieselben für mit Raps besäte Felder halten kann. So lange England Abnehmer der niederen, leichteren Sorten Weizen war und hier am Ort aller Weizen zum Export öfter gesiebt und sortirt wurde, kam Hederich in größeren Quantitäten zur Ausfuhr nach dort; gegenwärtig werden diese Manipulationen unterlassen und häufig von hiesigen Spekulanten der Weizen mit Hederich vermischt, um dessen Gewicht zu vergrößern, und so im Weizen nach dem Auslande hin verladen.

Von Fellen, ungegerbten, deren Einfuhr ins Ausland zu öfteren Malen in den letzten 10 Jahren wegen der hier so häufig auftretenden Rinderpest verboten war, wurde die Hälfte des Durchschnitts der Jahre 1861 bis einschl. 1865 nach Frankreich exportirt.

Seit der Zeit, daß die Gemeinde-Schäfereien der in hiesigem Kreise angesiedelten Deutschen aufgehoben sind und das zu denselben gehörige Weideland gegenwärtig zum Ackerbau benutzt wird, hatte die Wollproduktion naturgemäß bedeutend abgenommen und wurde erst wieder durch die Schafzucht der im Anfang der sechziger Jahre hier eingewanderten und auf den Ländereien der s. Z. nach der

Türkei ausgewanderten Tartaren angesiedelten Bulgaren gehoben. Im Jahre 1881 wurde die Zahl der Schafe in hiesigem Kreise auf etwa 500 000 Stück taxirt und das Doppelte des Durchschnitts der Jahre 1861 bis einschl. 1870 an Wolle nach Frankreich exportirt.

Wie Talg in früheren Jahren einer der Hauptexportartikel Rußlands war, so ist auch der Export desselben aus hiesigem Hafen bis zum Jahre 1865 ein nicht unbedeutender gewesen. Die ungeheure Konkurrenz Amerikas in Talg auf den Märkten des Kontinents ist jedoch die Ursache, daß der Talgexport von hieraus im vergangenen Jahre gänzlich aufgehört hat. Das in hiesigen Schlächtereien gewonnene Talg geht nach Charkow und wird wohl von der Russischen Stearin- und Seifenfabrikation konsumirt.

A. Einfuhr.	Berdjansk.						Mariupol.					
	1880.			1881.			1880.			1881.		
	Menge:		Werth:	Menge:		Werth:	Menge:		Werth:	Menge:		Werth:
	Pud.	Pfd.	Rubel.	Pud.	Pfd.	Rubel.	Pud.	Pfd.	Rubel.	Pud.	Pfd.	Rubel.
Frische Früchte	2 579	24	3 237	3 825	11	10 461	—	—	—	—	—	—
Verschiedene Früchte	2 419	4	9 676	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaffee	1 414	22	22 375	3 278	38	47 551	1 071	1	15 560	1 157	21	15 970
Reis	—	—	—	1 075	9	3 565	6 102	17	18 315	—	—	—
Johannisbrot	—	—	—	—	—	—	5 472	26	13 514	—	—	—
Haselnüsse	—	—	—	3 299	36	11 021	—	—	—	—	—	—
Rauchtabak	—	—	—	—	20	25	—	—	—	—	—	—
Geistige Getränke	—	—	—	Flasch. 98	—	184	—	—	—	—	—	—
Wein in Fässern	220	12	1 250	207	26	1 470	1 779	36	10 593	766	16	4 130
„ „ Flaschen	—	—	—	Flasch. 72	—	52	—	—	—	—	—	—
Petroleum	—	—	—	2 780	12	8 300	—	—	—	—	—	—
Baumöl	943	8	13 470	4 899	30	46 203	—	—	—	27	24	574
Baumwollenfabrikate	2	15	395	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Seidenstoff	—	3½	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spitzen von Tüll	—	—	—	1	17	200	—	—	—	—	—	—
Verschiedene Waare	—	—	34 619	—	—	11 698	—	—	4 429	—	—	343
Gußeisenwaare	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 267	6	1 147
Eisenwaare	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 276	23	33 678
Kalk und Porzellanerde	—	—	—	32 936	—	4 484	—	—	—	36 923	39	6 620
Holzkohlen	1 375	—	815	250	—	970	—	—	—	—	—	—
Ackerbaumaschinen	Stück 873	—	78 375	Stück 622	—	21 500	—	—	—	—	—	—
Geprägtes Gold	—	—	205	—	—	314	—	—	—	—	—	—
Banknoten	—	—	69 625	—	—	7 257	—	—	—	—	—	—
			234 097			178 255			62 411			62 462

B. Ausfuhr.	Berdjansk.						Mariupol.					
	1880.			1881.			1880.			1881.		
	Menge:		Werth:	Menge:		Werth:	Menge:		Werth:	Menge:		Werth:
	Pud.	Pfd.	Rubel.	Pud.	Pfd.	Rubel.	Pud.	Pfd.	Rubel.	Pud.	Pfd.	Rubel.
Weizen	4 137 900	—	6 442 217	4 660 900	—	7 023 806	760 940	—	1 208 972	1 556 490	—	2 349 066
Roggen	480	—	480	17 400	—	249 100	—	—	—	75 000	—	75 000
Gerste	41 540	—	35 834	86 800	—	64 450	211 550	—	177 690	272 200	—	218 100
Hafer	37 040	—	27 254	81 230	—	58 603	1 400	—	840	—	—	—
Leinsaat	92 920	—	164 204	59 120	—	95 186	325 290	—	571 035	124 000	—	192 400
Hedrich	340 830	—	313 582	99 730	—	79 460	145 150	—	116 915	30 000	—	27 000
Bohnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mehl	2 235	—	3 218	200	—	280	—	—	—	—	—	—
Makaronen	40	—	116	4	16	16	—	—	—	—	—	—
Butter	533	—	4 040	348	30	3 490	—	—	—	—	—	—
Talg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schafwolle, ungewaschen	—	—	—	20 091	—	173 711	—	—	—	5 494	—	30 767
Felle, ungegerbte	Stück 90	—	450	1 360	—	5 981	—	—	—	—	—	—
Fische	52	—	520	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaviar	925	—	1 850	15	20	465	—	—	—	—	—	—
Tauwerk	134	—	510	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bastmatten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ackerpflüge	Stück 12	—	520	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			6 994 795			7 754 548			2 075 452			2 892 333

IV.] # Libau.

Handelsbericht für 1881.[1])

Blickt man zurück auf die letzten fünf Jahre des Handels Libaus, wie er sich von Jahr zu Jahr in stetiger Steigerung entwickelte, so erscheint das Jahr 1879 bis jetzt als der Höhepunkt, der in den beiden letzten Jahren nicht hat erreicht werden können. Dieser rapide Aufschwung wirkte bedrückend, man glaubte an eine fortwährende Dauer, trug nicht Rechnung den Wechselfällen guter und schlechter Jahre, die besonders das Getreidegeschäft zu einem sehr gefährlichen machen, genügen doch oft nur wenige Tage, um alle künstlichen Berechnungen, die meistens auf mangelhafte, daher trügerische Berichte und Aussichten gemacht sind, als einen Irrthum mit sehr empfindlichen Folgen erscheinen zu lassen.

Der Ruf der Wunderstadt zog eine Menge Geschäftsleute, meistens Deutsche, nach Libau, die hier ein Eldorado zu finden hofften; Kaufleute ohne Kapital, Agenten, Kommis, Handwerker, Arbeiter u. s. f. Es entstand durch diese eine gefährliche Konkurrenz, eine fieberhafte Thätigkeit entwickelte sich, namentlich gegen Ende des Jahres 1879, da das Jahr 1880 den Getreidezoll für Deutschland brachte. In den ersten Monaten dieses letzten Jahres herrschte daher große Stille, die noch durch die Sundsperre, hervorgerufen durch Eisverhältnisse, vermehrt wurde. Diese Stille und Unthätigkeit verleitete, im Hinblick auf vorzügliche Ernteaussichten im Innern Rußlands, zu Spekulationsverkäufen für den Herbst, die große Verluste, nie Erfolge hatten, zu vielen Differenzprozessen führten und den Platz ganz bedeutend schwächten. Dazu kam im Anfang des Jahres 1881 ein langandauernder, strenger Winter, der Sund war wieder Monate lang gesperrt, der Absatz dadurch ungebührlich lange unterbrochen, Abladungen konnten zum Termin nicht gemacht werden, da die gecharterten Dampfer den Sund nicht passiren konnten und ausblieben, Differenzen entstanden, während Waaren aus dem Innern angeführt wurden, die unter großen Kosten von Lagermiethe, Zinsen ꝛc. gespeichert werden mußten, und so waren große Verluste unvermeidlich.

War das Jahr 1880 schon ein unbefriedigendes, so mußte das Jahr 1881 ein schlechtes für den Ausfuhrhandel werden. Diese ungünstigen Verhältnisse konnten nicht ohne nachtheilige Einwirkung auch auf andere Gebiete bleiben. Die Spekulation in Grundstücken gerieth in Verlegenheit, Bauten hörten fast gänzlich auf, Alles war auf Kredit angewiesen, und da Libau ein kapitalarmer Ort, so waren Verlegenheiten unausbleiblich. Das Jahr 1881 brachte überall befriedigende Ernten, die Preise bewegten sich in sehr engen Grenzen und in absteigender Linie, die der Spekulation wenig Spielraum und gar keinen Nutzen gewährten, man kaufte und verkaufte gezwungenermaßen, um nicht unthätig zu bleiben, hoffend auf einen günstigen Umschlag, und dadurch gewann das Geschäft einen spekulativen Charakter. Kredit war übermäßig in Anspruch genommen und dadurch der Boden betreten, der nur Nachtheil bereiten mußte. Der ungewöhnlich milde Winter von 1881/82 mit fehlender Schlittenbahn verursachte auch anderen Geschäftszweigen große Enttäuschungen, wie den Manufaktur- und Kolonialwaarengeschäften, die, mit großen Vorräthen für den Winter versehen, vergeblich auf die Käufer aus dem Innern warteten, die theils in Folge der fehlenden Schlittenbahn, theils aus anderen, politisch-sozialen Ursachen nicht erschienen und weder ihre alten Verbindlichkeitin deckten, noch neue Ankäufe machten. Alle diese Ursachen mußten auf unsern Platz sehr nachtheilig einwirken. Libau befindet sich in einer sehr kritischen Durchgangsperiode, die ihre Einwirkungen auf Jahre hinaus fühlbar machen dürfte. So bedauerlich auch eine solche Krisis für den Ort selbst, so ist doch zu hoffen, daß sie reinigend wirke und zu gesunden, vorsichtigeren Geschäftsprinzipien führen wird. Die natürlichen Bedingungen einer stetigen Entwicklung des Handels in Folge der günstigen lokalen Lage bleiben dieselben, und solche Krisen, wie die gegenwärtige, werden sich naturgemäß immer wieder von Zeit zu Zeit geltend machen.

Was nun die Handelsbewegung Libaus betrifft, so zeigt sich während der letzten drei Jahre eine, aus dem Vorangeführten erklärliche Abnahme. Von den vier hauptsächlichsten Ausfuhrartikeln, Weizen, Roggen, Hafer und Gerste, exportirte Libau im Ganzen:

1878	2 417 726	Tschetwert,
1879	2 962 975	„
1880	2 086 601	„
1881	1 888 775	„

während der Gesammtwerth sämmtlicher Ausfuhrartikel betrug:

1878.....	21 003 423	Rubel,
1879.....	28 212 606	„
1880.....	25 647 561	„
1881.....	23 480 210	„

Gegen das Jahr 1878 weist das letzte Jahr ein Plus in dem Werthe des Exports auf, in Folge einiger neuen Ausfuhrartikel, wie Roggenmehl, Weizen und Roggenkleie und eine Mehrausfuhr von Flachs, Schlagleinsaat und Hanfsaat. Die vier Hauptausfuhrartikel Libaus, Weizen, Roggen, Hafer und Gerste, verglichen mit den im Jahre 1881 aus den anderen Baltischen Häfen Riga und Reval mit Baltischport verschifften Quantitäten ergeben folgende Resultate. Es verschifften in Tschetwert im Jahre 1881:

	Weizen.	Roggen.	Hafer.	Gerste.
Riga	7 860	265 879	1 150 787	221 670
Reval und Baltischport	53 750	256 878	750 210	18 702
Libau	9 873	605 744	1 138 564	134 597

Riga hat gegen Libau nur einen Vorrang in Gerste aufzuweisen, während Libau an Roggen mehr verschiffte als beide Häfen zusammen und Reval nur eine größere Ziffer in Weizen zeigt.

Die Stellung der verschiedenen Russischen Häfen hat in der Ausfuhr von Getreide in den beiden letzten Jahren einige interessante Verschiebungen erfahren. Es exportirten nämlich an Getreide in Tschetwert:

	1880.	1881.
Ganz Rußland.....	23 832 439	23 805 073
davon Petersburg	1 038 179 (8)	458 534 (8)
Kronstadt	4 769 733 (1)	3 559 978 (2)
Reval	1 507 945 (4)	839 722 (7)
Riga	1 466 628 (6)	1 617 013 (4)
Libau	2 181 763 (3)	1 952 418 (3)
Odessa.....	4 017 985 (2)	4 527 195 (1)
Nikolajew	1 484 411 (5)	1 545 670 (5)
Rostow am Don....	1 112 042 (7)	1 426 576 (6)

Nach dieser Zusammenstellung hatte Kronstadt 1880 die erste Stelle und gab dieselbe 1881 an Odessa ab. Die dritte Stelle behauptete Libau in beiden Jahren, die fünfte Nikolajew, während Reval die vierte Stelle im Jahre 1880, in welcher Riga die sechste hatte, an dieselbe 1881 abgab.

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 II. S. 154.

Von anderen Ausfuhrartikeln verschiffte Libau in Tschetwert:

		1878.	1879.	1880.	1881.
Erbsen	Tschetwert	14 926	8 005	10 017	7 113
Wicken	„	2 782	2 274	2 756	675
Buchweizen	„	35 073	15 566	79 794	32 597
Hanfsaat	„	2 750	11 815	63 113	25 293
Schlagsaat	„	58 519	92 905	100 933	96 758
Weizen- u. Roggenkleie	Pud	—	—	2 988	70 236
Roggenmehl	„	—	—	—	130 676
Flachs	„	136 637	124 456	170 239	267 800
Hanf	„	2 100	16 390	5 160	17 545
Lumpen	„	120 462	153 725	82 767	107 521
Wolle	„	18 630	10 186	17 053	13 045
Spiritus	Wedro	—	—	32 069	—
Säeleinsaat	Tonnen	3 245	5 389	4 799	1 909

Die meisten Artikel zeigen eine mehr oder weniger große Abnahme gegen 1880 mit Ausnahme von Flachs, der meist transito über Libau geht, ebenso Hanf, während Lumpen, Roggenmehl und Kleie als eigentliche Lokal-Exportartikel eine Zunahme ausweisen.

Von den hauptsächlichsten Ausfuhrartikeln gingen nach Deutschland:

Weizen	9 085	Tschetwert	oder etwa 90	pCt.,
Roggen	236 472	„	„ „ 39	„
Gerste	20 474	„	„ „ 15	„
Hafer	280 952	„	„ „ 25	„
Erbsen	4 403	„	„ „ 60	„
Buchweizen	19 167	„	„ „ 59	„
Schlagleinsaat	13 949	„	„ „ 15	„
Rübsaat	6 148	„	„ „ 9	„
Weizen- und Roggenkleie	31 570	„	„ „ 45	„
Roggenmehl	21 636	„	„ „ 16	„

Nächstdem bezogen an

Roggen Norwegen 32 pCt., Schweden 17 pCt.;

Gerste vorzugsweise die Niederlande mit 54 pCt.;

Hafer England 31 pCt., Frankreich 27 pCt.;

Schlagleinsaat England 22 pCt., die Niederlande 21 pCt. und Dänemark 19 pCt.;

Weizen und Roggenkleie Deutschland 45 pCt. und Norwegen 30 pCt. und Roggenmehl Schweden 82 pCt.

Von dem Werthe der Gesammtausfuhr von 23 480 210 Rubel entfallen auf Deutschland 6 744 107 Rubel, etwa 29 pCt.

Welchen Fluktuationen die Preise für Cerealien im Laufe des Jahres unterworfen gewesen, erhellt daraus, daß Roggen an der Berliner Börse notirt wurde im Anfang des Jahres 1881 mit 205 Mark, dann pro April und Mai 198 bis 208 Mark, pro Mai 210 Mark, pro September Oktober 178, 162 und 176 Mark, pro Oktober November 184 und zum Schluß des Jahres pro Frühjahr 166 und 168 Mark.

Die Einfuhr Libaus weist in den letzten vier Jahren eine beträchtliche Zunahme aus. Sie betrug:

1878	2 440 893	Rubel,	hiervon aus	Deutschland	860 866 Rubel,
1879	5 277 720	„	„ „	„	1 748 252 „
1880	10 022 856	„	„ „	„	3 442 956 „
1881	15 976 982	„	„ „	„	5 189 305 „

Wie oben bei der Ausfuhr Deutschland mit etwa einem Drittel des Gesammtwerthes betheiligt erscheint, so wiederholt sich dasselbe bei der Einfuhr, die sogar konstant ein Drittel beträgt, was sich auch bei der Schiffsbewegung annähernd wiederholt, während Deutsche Schiffe die letzten vier Jahre hindurch konstant ein Drittel sämmtlicher Ausfuhrwaaren dem Werthe nach hinausführten.

Unter den Einfuhrwaaren erscheinen in größeren Quantitäten: Mais, Reis, Kartoffelmehl, Kalk, Cement, Steinkohlen, Ziegel, Düngstoffe, rohe Baumwolle, Salz, Heringe, Gußeisen und Eisen, Petroleum, vegetabilische Oele, Schmiedearbeit, Maschinen und Maschinentheile, landwirthschaftliche Maschinen, Kolophonium, Harz, Soda und als neue Artikel während der letzten zwei Jahre Katechu und Kopra.

Eine Zunahme gegen das Vorjahr zeigen Düngstoffe, rohe Baumwolle, Salz, Heringe, Gußeisen und Eisen, Petroleum, vegetabilische Oele, Schmiedearbeit, landwirthschaftliche Maschinen, Reis, Kartoffelmehl und Soda. Die meisten Waaren gehen transito über Libau, während speziell für hier und die Umgegend Mais, Kalk, Cement, Steinkohlen, Asphalt, Düngstoffe, Ziegel, Salz, Heringe, Petroleum eingeführt wurden. Von diesen dürften Baumaterialien, Düngstoffe, Salz, Heringe und Petroleum wohl im nächsten Jahre eine Abnahme erfahren, da sie dem Anschein nach über Bedarf eingeführt worden; wie überhaupt das Jahr 1882 in Folge der oben angeführten mißlichen Zustände höchst wahrscheinlich nicht günstig ausfallen dürfte, wodurch auch der Verkehr mit Deutschland nachtheilig beeinflußt werden würde.

Aus Deutschland speziell wurden im Jahre 1881 eingeführt:

Steinkohlen	9 010	Pud,
Düngstoffe	3 000	„
Gußeisen	2 443	„
Eisen	73 934	„
vegetabilische Oele	815	„
Schmiedearbeit	10 867	„
Maschinen und Maschinentheile	32 429	„
landwirthschaftliche Maschinen	79 917	„
Kolophonium und Harz	8 414	„
Stahlschienen	5 323	„
Katechu	9 949	„
Reis	6 161	„
Kartoffelmehl	185	„
Soda aller Art	1 310	„

Verkehr Deutscher Schiffe. Deutsche Schiffe liefen ein:

1878	Segelschiffe	117 mit 7 637 Lasten	mit Waaren für	988 587 Rubel,
	Dampfschiffe	206 „ 27 831 „		
	zusammen	323 mit 35 468 Lasten		
1879	Segelschiffe	377 mit 18 935 Lasten	mit Waaren für	1 672 949 Rubel,
	Dampfschiffe	266 „ 34 713 „		
	zusammen	643 mit 53 648 Lasten		
1880	Segelschiffe	284 mit 12 179 Lasten	mit Waaren für	3 425 742 Rubel,
	Dampfschiffe	223 „ 29 756 „		
	zusammen	507 mit 41 935 Lasten		
1881	Segelschiffe	88 mit 4 391 Lasten	mit Waaren für	5 507 551 Rubel.
	Dampfschiffe	234 „ 34 427 „		
	zusammen	322 mit 38 818 Lasten		

Die Gesammtzahl der in den vorstehenden vier Jahren in Libau eingelaufenen Schiffe betrug:

1878	1278	Schiffe	mit 135 473	Lasten,
1879	1800	„	„ 184 493	„
1880	1454	„	„ 146 647	„
1881	1148	„	„ 135 576	„

Die Gesammtzahl der ausgegangenen Schiffe beträgt für 1881 1140 Schiffe mit 133 197 Lasten und 23 480 210 Rubel Werth der Waaren. Hiervon entfielen auf 322 Deutsche Schiffe mit 38 599 Lasten Waaren für 8 363 265 Rubel.

Eisenbahn und Hafen. Die Libau—Romny-Eisenbahn, die den ganzen Handel Libaus vermittelt, ist gegenwärtig in die Verwaltung

einer andern Gesellschaft übergegangen. So weit bekannt geworden, beabsichtigt die neue Verwaltung wesentliche Reformen im Betriebe einzuführen und viele alte Mängel und Mißbräuche zu beseitigen.

Die frühere Gesellschaft hatte den Ausbau des Hafens übernommen und sollte für solche Arbeiten von der Regierung 5 Millionen Rubel erhalten, hat jedoch während der letzten drei Jahre wenig geleistet, sich nur auf die Kaibauten, einzelne ungenügende Baggerarbeiten und Anfänge zum Ausbau eines Winterhafens beschränkt. Letztere Arbeiten, die mehrere Hunderttausend Rubel gekostet haben mögen, waren jedoch so wenig rationell in Angriff genommen, daß sie zweimal durch Stürme vernichtet wurden, von dem, was durch Vertiefungsarbeiten geschaffen worden, ist nichts übrig geblieben, das ganze Terrain bildet gegenwärtig eine Wasserfläche, und Alles ist nun von neuem und zwar mit größeren Kosten wieder in Angriff zu nehmen. Der frühere Kontrakt soll demnächst gelöst sein, und sind mit der neuen Verwaltung neue Projekte vereinbart worden.

Zuerst soll nun der sogenannte Winterhafen ernstlich in Angriff genommen werden. Die Regierung scheint dieses Projekt als ganz besonders wichtig zu erachten, während man dasselbe hier allgemein nicht nur als überflüssig, sondern überdem für sehr kostspielig hält.

Worauf man hier den größten Nachdruck legt, ist die Verlängerung der Süd-Mole, um die stetig sich bildende Barre beim Eingang zum Hafen zu beseitigen. Diese Barre, so leicht deren Beseitigung in technischer Beziehung auch ist, bildet bis jetzt die größte Kalamität, da Schiffe von 15 Fuß Tiefgang an schon genöthigt sind, ihre Ladungen auf der Rhede zu kompletiren, bezw. eingehend theilweise zu löschen, was bedeutende Kosten und Zeitverlust im Gefolge hat. Das hiesige Börsencomité hatte, auf Aufforderung des frühern Finanzministers, sich bereit erklärt, sowohl die Baggerarbeiten im Hafen wie auf der Barre und auch die Verlängerung der Mole zu übernehmen und wiederholt in dieser Beziehung Vorstellungen gemacht, die jedoch später keine Berücksichtigung gefunden, sondern, wie schon bemerkt, sind die bezüglichen Projekte der Eisenbahnverwaltung übergeben worden.

Nach den bisherigen Erfahrungen ist nun die Hauptfrage für den Hafen Libau, die Herstellung einer unbehinderten Einfahrt durch Beseitigung der Barre, wahrscheinlich auf Jahre hinaus verschoben.

VI.]

Hartlepool.

Jahresbericht für 1881.[1])

Während des verflossenen Jahres wurde, wie aus beifolgender Liste ersichtlich, der hiesige Hafen besucht von 284 Deutschen Schiffen mit zusammen 107 051 Tonnen, gegen 330 Schiffe mit zusammen 124 364 Tonnen in 1880.

Hiervon kamen von Deutschen Häfen:

79 Schiffe mit Ladung,
75 „ in Ballast,
5 „ um Ordres zu empfangen,
1 „ als Nothhafen

und bestanden jene Ladungen in:

19 180 Loads (von je 50 Kubikfuß) Holz,
30 883 Säcken Mehl,
200 Tons Stückgütern,
894 Quarters Getreide.

Von nichtdeutschen Häfen kamen:

75 Deutsche Schiffe mit Ladung,
48 „ „ in Ballast,
1 „ „ als Nothhafen.

Die Ladungen bestanden in:

27 598 Loads Holz,
1 233 Tons Eisen,
164 „ phosphorsaures Salz,
2 180 Quarters Getreide.

Es gingen von hier ab nach Deutschen Häfen 196 Deutsche Schiffe mit Ladung, 1 Deutsches Schiff leer, deren Ladungen in:

88 038 Tons Kohlen.
3 119 „ Koke,
1 056 „ diversen Gütern

bestanden.

Nach nichtdeutschen Häfen segelten:

52 Deutsche Schiffe mit Ladung,
8 „ „ in Ballast oder leer,
5 „ „ welche nur Theilladung hier löschten und mit dem Rest weiterfuhren,
5 „ „ welche hier Ordres empfingen und Theilladung einnahmen.

Diese Schiffe nahmen von hier:

16 135 Tons Kohlen,
1 797 „ Koke,
756 „ diverse Güter.

Aus Vorstehendem ergiebt sich, daß der Verkehr Deutscher Schiffe mit diesem Hafen leider wiederum nicht unbedeutend gegen das Vorjahr zurückgeblieben ist, ein Umstand, der übrigens darin seinen Grund haben mag, daß die Schifffahrt erst spät anfing und im Frühjahr das Geschäft mit Holz, welches nach hier den Hauptimportartikel bildet, sehr ungünstig lag. Die Verkäufer forderten Preise, welche, als zur Spekulation nicht geeignet, die Frachten herabdrückten, so daß manche Rheder es vorgezogen haben mögen, vorerst abwartend zu Hause zu bleiben.

Späterhin gestaltete sich die Frage nach diesem Artikel günstiger, die Frachten wurden besser und erfuhren gegen das Ende der Jahreszeit einen bedeutenden, für Schiffe recht lohnenden Aufschlag, der übrigens, meist für Segelschiffe etwas spät, den Dampfschiffen mehr zu gute kam.

Hätte sich das Korngeschäft von der Ostsee an der Fahrt betheiligt, so würde die Frachtkonjunktur ohne Zweifel recht ersprießlich gewesen sein. So aber traf das Getreide aus dem Innern Rußlands zu spät ein, um noch einen erheblichen Einfluß auszuüben und wenn dies Eintreffen auch auf kurze Zeit gegen Schluß der Schifffahrt eine Pression hervorbrachte, so kam dies wiederum meistens den Dampfschiffen zu gute.

Es ist bemerkenswerth, daß in der Generalliste, mit Ausnahme einiger Ladungen Mehl von Kiel, nur ein einziges Schiff mit Getreide von Deutschland (Ladung Gerste von Stettin) sich aufgeführt findet. Der Mangel an Korn in den Ostseehäfen bis gegen den Herbst und der späte Anfang der Schifffahrt von dort hatten übrigens zur Folge, daß die Frachten nach der Ostsee von hier mit dem Stapelartikel (Kohlen), einen bedeutenden und gegen den Herbst bis zum Schluß der Fahrt enormen Aufschwung nahmen, in Folge dessen die hiesigen Exporteure, so wie die der Nachbar- (Kohlen-) Häfen, ganz bedeutende Schlappen erlitten haben.

Während die Kohlenfrachten nach den verschiedenen Ostseehäfen bei gewöhnlichen Konjunkturen sich zwischen 5 bis 7 Schill. Sterl

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 II. S. 316.

pro Ton bewegen, liefen sie allmälig bis über das Doppelte auf und einige Exporteure waren genöthigt, um nur ihren Verpflichtungen nachzukommen, namentlich für Kronstadt bis zu 15 Schill. pro Ton zu zahlen.

Das Geschäft mit Kohlen nach manchen Ostseehäfen, namentlich Cronstadt, wird in bedeutenden Kontrakten für jährliche Lieferungen gemacht, wobei der Englische Exporteur die Kohlen „c. i. f." d. h. „cost, insurance, freight" liefert. Man wollte anfangs nicht die höheren Frachten zahlen, mußte aber schließlich, als die Zeit vorrückte, dafür desto größere Opfer bringen und man beziffert den daraus den Englischen Kohlenexporteuren in dieser Gegend erwachsenen Totalverlust auf 30 000 bis 40 000 Pfd. Sterl.

Das Holzgeschäft, welches in Folge der hiesigen günstigen Lage und der getroffenen vorzüglichen Einrichtungen für schnelle Entlöschung, Transport oder Lagerung auf dem Lande, oder in eigens angelegte Holzdepots 2c., sich in einem so hohen Grade hierhergewandt hat und ohne Zweifel diesen Platz bald zu einem der größten Holzentrepots Englands erheben wird, ist im vergangenen Jahre nicht so lebhaft gewesen, wie im vorigen.

Es wurden hier gelöscht:

268 575 Loads zu 50 Kubikfuß oder
40 345 „ weniger wie im Vorjahre.

Die Abnahme erklärt sich, wie schon erwähnt, dadurch, daß die Schifffahrt spät anfing, die Preise sich anfangs zu hoch hielten, um zu Geschäften zu animiren. Dieselben haben sich indessen reichlich auf der Höhe erhalten und bis zum Schlusse des Jahres ist die Nachfrage allgemein lebhaft geblieben.

Dampfschiffe, Segelschiffe, Frachten. Während die Zahl der Dampfschiffe in stetem Zunehmen begriffen ist, zeigt diejenige der Segelschiffe eine fortwährende Abnahme.

So wurden z. B. im verflossenen Jahre auf den hiesigen 3 Werften erbaut:

32 Dampfschiffe von 56 818 Brutto Register-Tonnen und 4780 Nominal-Pferdekraft,

und so lebhaft ist der Begehr nach neuen Dampfschiffen, daß die hiesigen, wie alle anderen Werften in England und Schottland, meistens auf ein volles Jahr und darüber mit Aufträgen beschäftigt und die Preise gegen das Vorjahr um 8 bis 10 pCt. höher gegangen sind, ohne die Nachfrage zu schwächen.

Der Grund dieser Belebung findet sich leicht in den guten, noch anhaltenden Frachtverhältnissen des Jahres, eine Folge der Wiederbelebung vieler Zweige des Weltverkehrs, namentlich in Holz, Getreide, Eisen und Erzen.

Die Einfuhr von Getreide aus Amerika, war gegen die letzten Jahre nur unbedeutend, eine Folge des theilweisen Mißwachses in den nördlichen Theilen der Vereinigten Staaten, wo während des Frühjahrs das anhaltende schlechte Wetter an den Saaten vielen Schaden angerichtet hatte. Was noch etwa für den Export übrig gewesen wäre, wurde von der Spekulation angekauft und gehalten, um die Preise in die Höhe zu treiben, ein dort beliebtes und oft angewandtes Experiment, was glücklicherweise zum Nachtheil dieser Herren des „Ringes" ausgeschlagen ist.

Dagegen hat die Einfuhr von Weizen aus Ostindien in einem enormen Grade zugenommen. Nach einem vorliegenden Bericht betrug dieselbe:

im Jahre 1879	830 000	Pfd. Sterl.
„ „ 1880	2 730 000	„ „
„ „ 1881	7 550 000	„ „

wobei der Rupee zu pari (2 Schill.) angenommen ist, während der Kours nur 1¾ Schill. beträgt.

Es ist, und wohl mit gutem Grunde, angenommen, daß nach den Erfahrungen der letzten Jahre der Weizenbau in Ostindien noch viel bedeutendere Dimensionen annehmen wird.

Die Fahrt mit Korn vom Schwarzen und Azowschen Meere und der Donau nach Europa ist im letzten Jahre sehr lebhaft und für die Schiffe, und hauptsächlich für Dampfer, lohnend gewesen, obgleich die Ausfrachten auf dem Wege hinaus geringer wie gewöhnlich waren.

Allgemeiner Schiffsverkehr Hartlepools. Der hiesige Hafen wurde besucht von:

5799 Schiffen mit einem Gehalt von 1 402 632 Tons,

darunter waren:

Dampfschiffe mit 955 077 Tons,
Segelschiffe „ 447 555 „

Diese haben eingeführt:

268 575	Loads Holz,
252 582	Quarters Weizen,
77 096	Tons Stückgüter,
715	Stück Vieh,
22 670	„ Schafe,
106	„ Pferde,
435	„ Schweine,

und ausgeführt:

1 137 620	Tons Kohlen,
28 324	„ Koke,
92 681	„ Stückgüter.

VI.]

Antwerpen.

Handels- und Schifffahrtsbericht für 1881.[1])

Das Jahr 1881 war für Antwerpen noch kein besonders günstiges, insofern als verschiedene der bedeutendsten hiesigen Importartikel, wie Wolle, Kaffee, Tabak, Zucker, Reis u. a., eine heruntergehende Richtung verfolgt haben. Nichtsdestoweniger ist das Geschäft im Ganzen in einer gesunden Lage geblieben, denn unser Handelsstand hat sich von allen zu gewagten Unternehmungen in Waaren- und Börsenoperationen ferngehalten, und wir wissen kaum von irgend einer größeren Zahlungseinstellung zu berichten.

Das Geschäft nach Deutschland blieb ein bedeutendes, namentlich in Nordamerikanischen für den Lebensunterhalt bestimmten Artikeln; es gereicht uns zur Freude, hinzusetzen zu können, daß dieses Geschäft fast gänzlich in den Händen von Deutschen Kaufleuten liegt, wie denn überhaupt unsere Nation fortfährt, in allen Zweigen des hiesigen Handels eine wichtige und überaus geachtete Rolle einzunehmen; auch haben wir der Initiative hiesiger Deutscher Kaufleute verschiedene große neue Unternehmungen zu verdanken.

Antwerpen fährt fort, seine großartigen Hafenanlagen in jeder Hinsicht zu vervollkommnen, und scheut zu diesem Ende keinerlei Opfer. So hat die Stadt neuerdings von der Regierung die Nord-Citadelle gekauft, um an ihrer Stelle neue Docks anzulegen, die speziell für Petroleum dienen sollen. Die auf einem Theil der alten Süd-Citadelle angelegten Docks sind vollendet und dem Verkehr übergeben worden. Die Rektifikation der Kai-Linie, für die der Belgische Staat 40 Millionen Franken ausgesetzt hat und welche die Stadt mit Schuppen, Krahnen u. s. w. ausrüsten wird, schreitet rüstig fort und ist bereits bis ungefähr zur Hälfte vollendet.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 391.

Für Rhederei zeigt sich dagegen in Antwerpen wenig Sinn und Neigung. An großen transatlantischen Unternehmungen bestehen nur drei, welche sämmtlich den Verkehr mit Nordamerika besorgen; die vierte, welche den Dienst nach Brasilien und den La Plata-Staaten versieht, läßt ihre Boote zwar unter Belgischer Flagge fahren, wird aber lediglich mit Englischem Kapital betrieben. Diese letztere Unternehmung empfängt seit längeren Jahren eine Subvention von der Belgischen Regierung. Das gegenwärtige Belgische Kabinet ist nicht geneigt, neue Subsidien für Dampfschiff-Linien zu bewilligen, und ohne eine solche wagt die Privat-Initiative in Belgien nicht, neue Routen im regelmäßigen Dienst zu eröffnen. Antwerpen ist somit für den Verkehr mit anderen überseeischen Ländern als den bereits bezeichneten auf fremde Dampfschiffe angewiesen; in erster Linie sind es Englische, sodann aber Deutsche Schiffe, welche diesen Verkehr vermitteln. Von Deutschen Rhedereien, welche ihre Dampfschiffe in Antwerpen anlaufen lassen, sind zu erwähnen: der Norddeutsche Lloyd, welcher auf seinen Reisen von Bremen nach Brasilien und den La Plata-Staaten, sowie auf der Rückreise seine Boote in Antwerpen anlegen läßt; die Dampfschifflinie „Kosmos", welche auf der Reise von Hamburg nach Chile und Peru in Antwerpen einläuft, (nicht aber auf der Rückreise); und neuerdings die Dampfschifflinie der Herren Rob. Sloman u. Co., welche auf der Reise von Hamburg nach Australien in Antwerpen anlegt, auf der Rückreise jedoch nur beiläufig nach hier kommt. Der Verkehr mit Afrika, Indien, China, Japan, Centralamerika wird lediglich durch Englische Linien, der mit Cuba durch Spanische Schiffe besorgt, und zwar meistens nicht einmal im direkten Transport, sondern mit Ueberladen in England. Es bleibt hier noch ein weites Feld zur Bearbeitung offen, und es möchte auch für Deutsche Rheder interessant sein, dasselbe näher zu studiren.

Für den Küstenhandel bestehen in Antwerpen Dampfschifflinien, die den Verkehr mit Frankreich, Spanien, dem Mittelmeer, dem Schwarzen Meer und London besorgen. — Der Küstenverkehr mit Deutschland geschieht meistentheils mit Deutschen Dampfschiffen.

Was die Segelschiffe der Belgischen Handelsmarine angeht, so nimmt deren Zahl mit jedem Jahre ab; sie ist gegenwärtig schon auf 12 herabgesunken.

Der Antwerpener Handel beschäftigt sich vorzugsweise mit dem Import- und dem Transit-Geschäft, während der Exporthandel nur eine verhältnißmäßig unbedeutende Rolle spielt. Auch in industrieller Beziehung ist Antwerpen nicht hervorragend.

Nachstehend einige Notizen über die hauptsächlichsten Importartikel.

Getreide.

Die seewärts eingeführten Quantitäten beliefen sich in Hektolitern auf:

Von:	Weizen. Hektoliter.	Roggen. Hektoliter.	Gerste Hektoliter.	Hafer. Hektoliter.	Mais. Hektoliter.	Buchweizen. Hektoliter.	Mehl. Hektoliter.
Hamburg	6 354	—	811	—	—	—	3 766
Hannover	—	—	2 919	—	—	—	—
Provinz Preußen	176 691	—	46 106	145 549	—	—	1 663
Pommern	—	—	5 860	—	—	—	1 200
Deutschland, ausschl. Holstein	183 045	—	55 696	145 549	—	—	6 629
Rußland	15 493	17 760	108 719	1 396 042	—	8 018	—
„ dem Schwarzen und Asowschen Meere	948 939	411 384	940 442	27 667	114 476	10 597	—
Dänemark und Holstein	3 269	—	30 272	2 632	—	—	—
der Donau	260 742	23 711	281 048	45 553	448 125	—	—
Spanien und Portugal	—	48 768	19 265	—	—	2 100	—
Frankreich	17 487	26 064	48 188	—	2 372	51 966	229
England	97 134	—	7 894	12 976	60	—	15 047
Italien	—	—	28 869	—	—	—	5
Norwegen	—	—	—	1 050	—	—	—
Schweden	—	—	54 074	258 669	—	—	—
Türkei	—	48 904	30 604	—	—	—	—
Europa	1 526 109	576 591	1 605 071	1 890 138	565 033	72 681	21 910
den Vereinigten Staaten von Amerika	3 525 411	75 816	—	9 360	652 641	—	168 211
den La Plata-Staaten	2 191	—	2 693	—	90 954	—	528
Australien	13 613	—	—	—	—	—	—
Canada	38 258	68 271	—	28 909	64 523	—	50
Chile	140 392	—	—	—	—	—	—
Indien	1 004 555	—	—	—	—	—	—
Algerien und Tunis	—	—	32 065	—	—	—	—
Kalifornien	996 688	—	—	—	—	—	—
Egypten	153 310	—	—	—	—	—	—
Zusammen in 1881	7 400 527	720 678	1 639 829	1 928 407	1 373 151	72 681	190 699
gegen 1880	7 583 658	1 101 909	1 518 983	1 600 644	1 083 900	36 256	184 081
Außerdem empfingen wir von Holland durch den Binnenverkehr:							
in 1881	72 601	4 771	60 927	60 742	—	—	—
gegen 1880	63 354	5 706	51 856	51 856	—	—	—

Außerdem empfingen wir seewärts noch in 1881:

46 031 Hektoliter Bohnen,
46 072 „ Wicken,
13 311 „ Erbsen,
4 135 „ Hirse,

und von Holland im Binnenverkehr:

12 728 Hektoliter Bohnen, Erbsen u. s. w.,
gegen 19 175 „ in 1880,
und 2 013 „ Oelsaat,
gegen 22 302 „ in 1880.

Die Preise von Weizen sind im Laufe des Jahres fast anhaltend gestiegen, und die Händler machten im Allgemeinen ein gutes Geschäft. Besonders ist zu erwähnen, daß die Einfuhren von Bombay und Calcutta dieses Jahr bedeutend zugenommen haben; dieselben beliefen sich auf eine Million Hektoliter, während man in 1880 nur 100 000 Hektoliter von den genannten Plätzen importirt hat. Die Importationen von Rußland haben abgenommen, die vom Baltischen Meere sind sogar bis auf 50 pCt. gegen das Vorjahr zurückgegangen.

Das Geschäft in Roggen hat in den letzten Jahren in Antwerpen bedeutend abgenommen, wie aus folgenden Zahlen erhellt:

Einfuhren in 1879 3 Millionen Hektoliter,
1880 1 „ „
1881 kaum 700 000 „

und dabei soll noch der größte Theil letzterer Quantität nur im Durchgang für Holland hier angekommen sein. Der Grund der Abnahme soll darin liegen, daß die Rheinprovinz, welche bisher der hauptsächlichste Abnehmer Antwerpens für diesen Artikel war, denselben von Frankreich direkt auf dem Schienenwege bezieht, welcher bei niedrigen internationalen Tarifen einen billigeren Transport als die Versendung auf dem Wasserwege über Antwerpen bietet.

Die Einfuhren in Mais haben dagegen bedeutend zugenommen; dieselben beliefen sich

in 1879 auf nur 664 000 Hektoliter,
in 1880 auf mehr als 1 Million „
und kommen in 1881 auf beinahe 1½ „ „

Dieser Artikel wird hauptsächlich von den Belgischen Branntweinbrennereien gebraucht.

Gerste, welche Antwerpen hauptsächlich von der Donau und von Rußland empfängt, ist in etwas größerer Quantität als in 1880 importirt worden.

Rußland ist es auch, das in erster Linie Antwerpen mit Hafer versieht. Die Importationen dieses Artikels überstiegen die des Vorjahres um über 300 000 Hektoliter, blieben jedoch gegen 1879 um 400 000 Hektoliter zurück. Es ist jedoch dabei zu bemerken, daß 1879 ein ganz außergewöhnliches Jahr für diesen Artikel gewesen ist.

Oelsaaten. Auch für diesen Artikel ist 1881 ein im Ganzen günstiges Jahr gewesen. Preise waren im Laufe der ersten neun Monate des Jahres fast anhaltend steigend, und nur gegen Ende des Jahres hat sich eine Reaktion geltend gemacht. Die Einfuhren aller Schlagsorten sind bedeutender wie im Vorjahr gewesen, mit Ausnahme von Hanfsamen. Die Vermehrung in der Einfuhr ist besonders bedeutend für Schlag-Leinsamen; sie beträgt 350 000 Hektoliter gegen 1880 und rührt hauptsächlich vom Asowschen und Schwarzen Meere und von Indien her. Auch die La Plata- und die Vereinigten Staaten von Amerika importirten bedeutende Quantitäten, während die Zufuhren von der Ostsee und dem Norden Rußlands abgenommen haben.

Nachfolgend Zusammenstellung der zur See eingeführten Quantitäten in Hektolitern:

Von:	Mohnsamen. Hektoliter	Schlag-Leinsamen. Hektoliter	Säe-Leinsamen. Hektoliter	Colza. Hektoliter	Rübsamen. Hektoliter	Ravison. Hektoliter	Hanfsamen. Hektoliter	Nigersamen. Hektoliter	Arachonsamen. Hektoliter	Sesamsamen. Hektoliter
Hamburg	—	—	—	787	2 176	—	378	—	—	—
Preußen	—	17 437	—	1 876	84 925	—	861	—	—	—
Zusammen von Deutschland	—	17 437	—	2 663	87 101	—	1 239	—	—	—
Rußland	—	118 391	42 186	—	2 191	—	9 098	—	—	—
„ dem Asowschen u. Schwarzen Meere	936	752 926	—	38 788	205 693	77 421	—	—	—	—
der Donau	—	12 754	—	—	23 026	24 690	—	—	—	—
England	—	38	—	42 977	4 039	—	—	—	—	—
Italien	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Triest	—	—	—	—	—	—	—	—	1 000	5 422
Ueberhaupt von Europa:	936	901 558	42 186	84 428	322 050	102 111	10 337	—	1 000	5 422
Ostindien	11 907	262 152	—	192 993	119 487	20 315	—	2 142	14 154	11 462
den Vereinigten Staaten von Amerika	—	15 899	—	—	—	—	—	—	1 270	—
La Plata	—	48 334	—	57	—	—	—	—	—	—
Im Ganzen 1881	12 843	1 227 943	42 186	277 478	441 537	122 426	10 337	2 142	16 424	16 884
gegen 1880	7 124	871 872	52 795	193 210	400 631	68 838	87 752	—	—	—

Kaffee.

Die Bedeutung Antwerpens als Kaffee-Markt nimmt von Jahr zu Jahr zu, wie aus nachfolgender Aufstellung ersichtlich.

Zufuhren in den Jahren von	1881 Säcke	1880 Säcke	1877 Säcke
Brasilien	623 976	459 406	133 069
Hayti	11 620	1 534	18 056
Puerto Cabello	—	—	4 480
Mexiko	2 209	2 040	—
Guatemala	2 605	2 429	—
Portugal	3 893	10 140	4 622
den Vereinigten Staaten von Amerika	36 572	21 018	20 769
England	43 923	96 059	69 425
Frankreich	80 290	62 903	67 339
Hamburg	17 248	37 286	54 988
Holland auf dem Binnenweg	48 077	50 194	54 582
Zusammen	870 413	743 018	427 330
Ferner in Fässern	4 974	4 763	4 462
Total in Säcken und Fässern	875 387	747 781	431 792

In Java-Kaffee haben noch keine direkten Einfuhren stattgefunden, obschon der Konsum desselben in Belgien ein bedeutender ist.

Preise von allen Sorten Kaffee sind während des Jahres 1881 anhaltend heruntergehend gewesen; beispielsweise war Santos-Kaffee, good average, Anfang des Jahres 44 Cents Holl. Währung werth, während der Preis dieser Sorte am Ende des Jahres nur 29 Cents betrug. Der Grund dafür liegt hauptsächlich in dem guten Ausfall der letzten Brasilianischen Ernten und den daraus entstandenen Vorräthen in Europa, besonders in Havre, wo Ende des Jahres etwa 80 000 Säcke lagerten.

Reis.

Die Zufuhren dieses Artikels stellen sich für die letzten drei Jahre wie folgt:

von	1881 Säcke	1880 Säcke	1879 Säcke
Akyab	292 469	323 979	317 866
Rangoon	21 242	24 200	17 157
Bassein	17 900	23 620	—
Moulmain	209 728	84 025	195 294
Saigon	—	—	58 428
Bangkok	18 504	21 810	—
Von Asien zusammen	559 843	477 634	588 745
Bremen	16 113	10 881	7 791
Hamburg	13 921	11 370	15 033
Genua und Livorno	66	93	15
Frankreich	—	1 532	911
England	17 844	12 150	42 871
Holland im Binnenverkehr	98 000	93 070	90 058
Im Ganzen	695 787	606 730	745 424

Die Zufuhren haben besonders zur Alimentirung der hiesigen Reismühlen gedient, und dieselben sollen, da sie vorsichtig operirten, ein gutes Geschäft dabei gemacht haben. Bangkok-Reis ist in den Brennereien und die von Deutschland gekommenen Sendungen, die größtentheils aus gebrochenem Reis bestanden, sind hauptsächlich in Stärkefabriken verwandt worden.

Zucker.

Von exotischem Rohrzucker wurden in 1881 importirt:

von der Havana	3 000 Kisten,
„ Java	9 850 Kranjangs,
„ Brasilien	16 500 Säcke,
	98 Fässer,
„ Trinidad	3 295 Säcke,
„ Frankreich	2 302 Säcke,
	89 Fässer,
„ Deutschland	28 416 Säcke,
„ England	131 Kisten,
	839 Fässer,
	44 849 Säcke,
„ Holland	30 317 Kranjangs,
	2 323 Säcke,
	806 Kisten,
im Ganzen	142 815 Kolli.

Die Vorräthe am Ende des Jahres sind speziell in Java-Zucker beträchtlich; indessen schreibt man dies dem Umstande zu, daß durch Dampfboot-Abladungen die ersten Zufuhren bedeutender wie früher geworden sind und man in den nächsten Monaten nur noch verhältnißmäßig kleine Zusendungen zu erwarten hat.

In rohem Rübenzucker ist ein bedeutendes Geschäft gemacht worden, jedoch hauptsächlich für den Export.

Belgische Fabriken haben folgende Quantitäten verarbeitet:

1880/1881	1879/1880	1878/1879
68 626 137 Kilogr.	58 016 983 Kilogr.	71 267 270 Kilogr.

Das Geschäft in raffinirtem Zucker kann in Belgien nicht zum Aufschwung kommen. Die Raffinerien von Brotzucker, welche in Antwerpen auf die Zahl von vier heruntergegangen sind, beklagen sich über ihre ungünstige Situation, indem einerseits die Belgische Gesetzgebung den Nachbarländern gestatte, zu vortheilhafteren Bedingungen zu importiren, als diejenigen, unter welchen sie produziren, und andererseits die Gesetze dieser selben Nachbarländer ihnen den Import nach denselben nicht gestatteten. Belgien ist daher für den Vertrieb von Brotzucker hauptsächlich auf England angewiesen. Der Konsum im eigenen Lande, welcher bisher zum großen Theil durch Einfuhr von Frankreich gedeckt wurde, hat sich in 1881 hauptsächlich auf Deutsche Raffinerie geworfen.

Die Ausfuhr von raffinirtem Zucker und von rohem Rübenzucker betrug in den ersten elf Monaten von 1881:

	Raffinirter Zucker. Brote Kilogr.	Pulver Kilogr.	Kandis Kilogr.	Rübenzucker. Kilogr.
nach England	5 645 345	275 989	512 925	13 078 856
„ Frankreich	—	—	21 841	247 535
„ Holland	118 694	—	490 931	684 004
„ Schweden	393 861	—	691 387	—
„ Dänemark	—	—	343 643	—
„ Preußen	9 972	—	133 654	—
„ den Deutschen Hansestädten	4 547	—	25 457	—
„ Spanien	28 674	—	—	—
„ der Schweiz	—	—	28 935	—
„ Italien	513	—	652	—
„ Portugal	657	—	—	—
„ d. Verein. Staaten von Amerika	400	2 600	—	63 188
„ Chili	206	—	—	—
Zusammen 1881:	6 202 869	278 589	2 249 425	14 073 583
gegen 1880:	4 039 309	456 189	3 101 722	17 706 268

Kakao.

Die Zufuhren betrugen in den letzten beiden Jahren:

	1881 Säcke	1880 Säcke
Von Hayti	103	26
„ Bahia	4 584	1 076
„ Newyork	1 595	1 706
„ Lissabon	304	2 076
„ Frankreich	3 237	1 677
„ Hamburg	754	1 740
„ England	3 280	4 461
„ Holland	253	450
Zusammen	14 110	13 215

Wie bei Zucker die Raffineure, so beklagen sich für den Kakao die Chokolade-Fabrikanten, daß die Belgische Gesetzgebung ihnen ungünstig sei; sie behaupten, daß der Zoll auf fertige Chokolade im Verhältniß zum Zoll auf Kakao zu niedrig sei. Ein großer Theil der obenerwähnten Zufuhren ist daher nur in Transit durch Belgien gegangen.

Honig.

Die Einfuhren betrugen in den beiden letzten Jahren:

	1881 Kolli	1880 Kolli
Von der Havana	—	450
„ Newyork	94	882
„ Hayti	214	4
„ Argentinischen Republik	56	34
„ Smyrna	—	11
„ Lissabon	—	23
„ Livorno	1	207
„ Bremen	147	—
„ Hamburg	783	1 565
„ Frankreich	375	689
„ England	306	128
	1 976	3 993
Der Vorrath am 31. Dezember wird geschätzt auf	75	480

In diesem Handel ist mithin eine bedeutende Abnahme zu konstatiren. Den größeren Theil seines Bedarfs empfängt Antwerpen durch die Vermittelung Deutschlands.

Hopfen.

Von auswärts empfingen wir in 1881:

ab England	873	Ballen,
„ Hamburg	36	„
zusammen	909	Ballen,
gegen	1 203	Ballen in 1880.

In inländischem Hopfen fand ein regelmäßiges Geschäft statt; er wurde hauptsächlich für die Brauereien in Belgien selbst und im Norden von Frankreich verwandt.

Früchte.

Die Zufuhren betrugen in 1881 auf dem Seewege:

1 337	Kolli Mandeln,
23 777	Fässer Korinthen,
9 974	Kisten Citronen,
218 272	Kolli Feigen,
4 987	Säcke Nüsse,
34 700	Kisten Apfelsinen,
22 349	Kolli Pflaumen,
29 196	Kolli Weintrauben,

meistentheils von direktem Import aus den Produktionsländern herrührend.

In Aepfeln und Kartoffeln findet hier ein bedeutender Transitverkehr, hauptsächlich zwischen Deutschland und England, statt.

Schmalz und Speck.

Die Zufuhren erreichten in 1881 gegen 1880

	in 1881 Tiercen.	Kübel.	1880 Tiercen.	Kübel.
in Schmalz	66 311	34 250	129 468	47 079
Zusammen	100 561 Kolli.		176 547 Kolli.	
	Kisten.	Fässer.	Kisten.	Fässer.
in Speck	99 645	3 879	154 248	9 995
Zusammen	103 524 Kolli.		164 243 Kolli.	

In diesen Artikeln hat in 1881 ein ganz bedeutendes Spekulationsgeschäft stattgefunden, das die importirten Quantitäten bei Weitem überschritten hat.

Die Preise stellten sich für vorräthige Waaren:

bei Schmalz, Marke Wilcox,	im Januar	auf	119 bis 126	Franken;
	sie gingen im Oktober	„	159	„
	und schlossen im Dezember	zu	145 „ 140	„
bei Speck,	long middle, im Januar	auf	93 „ 99	„
	sie gingen im Oktober	„	127	„
	und schlossen im Dezember	zu	106 „ 103	„
	short middle im Januar	„	97½ „ 106	„
	im Oktober auf	„	132	„
	Ende Dezember	„	109 „ 107	„

Das in Frankreich erlassene Verbot der Einfuhr von Amerikanischem Speck hat nur kurze Zeit einen ungünstigen Eindruck auf unsern Markt ausgeübt, da die von den Vereinigten Staaten angekommenen Hausse-Berichte den Artikel bald wieder befestigten.

Die Vorräthe Ende des Jahres werden geschätzt auf
3000 Tiercen Schmalz,
4000 Kisten Speck.

Talg.

Die Zufuhren erreichten in 1881

vom La Plata: Ochsentalg	1 962/1	Pipen,
	465/2	„
Hammeltalg	394/1	„
	1 672/2	„
zusammen	3 474/1	Pipen,
gegen	9 295/1	„ in 1880.
von Nord-Amerika	2 595	Tonnen und 1 347 Fässer,
„ Australien	2 374	Fässer,
„ Rußland	73	„ aus Odessa.

Preise für Hammeltalg eröffneten im Januar zu 87 Franken, gingen im September auf beinahe 100 Franken und schlossen Ende des Jahres zu 92 Franken. Vorräthe sind Null am Ende des Jahres.

In inländischem Talg ist ein regelmäßiges Geschäft in den Preisen von 80 bis 96 Franken im Laufe von 1881 gemacht worden.

Oele.

a. Olivenöl. Es wurden eingeführt
in 1881 4 845 Fässer,
in 1880 nur 2 725 „

indessen bestand für diesen Artikel kein großer Handel am hiesigen Platze, da die eingeführten Quantitäten zum größten Theil entweder nur transitirten, oder direkt in den Konsum übergingen.

b. Andere Oele und Thran. Die Zufuhren auf dem Seewege erreichten

		in 1881	gegen 1880
Olivenöl zur Bereitung von Speisen und sonstigem Gebrauch	Fässer	4 845	2 725
Kokosnußöl	Kolli	732	1 006
Talg- und Schmalzöl	„	5 106	6 577
Palmöl	„	18 257	15 704
Leberthran	Tonnen	1 267	2 511
Leinöl	Kolli	6 744	4 178
Rüböl	„	18 599	9 150
Diverse Fischöle	„	98	151
Baumwollsamenöl	„	8 267	10 202
Ricinusöl	„	231	265
Spermacetiöl	„	2	—
Ochsenklauenöl	„	310	217
Verschiedene andere Oele	„	15 175	2 629

Außer in Palmöl hat kein bedeutendes Geschäft in diesen Artikeln am Platze stattgefunden, da die Zufuhren meist in Transitwaaren bestanden, oder von den inländischen Konsumenten direkt bezogen wurden. Die Importe von Rüböl kamen größtentheils von Danzig und Stettin, gingen aber nur hier durch.

c. Petroleum wurde in 1881 lediglich von Nordamerika importirt und traf in folgenden Quantitäten hier ein:

990 630 Fässer, gegen 752 803 Fässer in 1880

und davon waren:

raffinirt	956 172	„	„	717 451	„	„ „
roh	6 903	„	„	3 300	„	„ „
Naphtha	21 272	Kolli	„	23 538	Kolli	„ „
Petrol-Rückstand	3 199	Fässer	„	500	Fässer	„ „
Schmieröl	4 884	„	„	8 016	„	„ „

Preise für vorräthiges raffinirtes Petroleum standen im Januar auf 25½ bis 23 Franken, gingen bis August auf 18½ herunter, um im September wieder auf 21¾ zu steigen, fielen aber bis Ende des Jahres wieder auf 18.

d. Terpentin. Es wurden eingeführt

	in 1881	gegen 1880
von Frankreich	6 543 Fässer	8 735 Fässer
von Nordamerika	14 879 „	22 674 „

Der Französische Terpentin ist meist nur in Transit durchgegangen.

Droguen.

Die Einfuhren in den hauptsächlichsten Droguen beliefen sich auf

		in 1881	gegen 1880
Wacholderbeeren	Säcke	6 601	1 439
Süßholz	„	884	813
Weinstein	Fässer	93	148
Apfelsinen- und Citronenschalen	Säcke	124	601
Fichtenharz	Fässer	108	103
Diverse Gummisorten	Kollis	1 980	1 143
Orangen	Säcke	196	289
Lakritzensaft	Kisten	2 342	2 060
Bimstein	Fässer	3 644	3 307

Dieser Handel beschränkte sich auch besonders auf Transitgeschäfte und direkte Bestellungen der Konsumenten.

Gewürze.

Die gleiche Bemerkung gilt für Gewürze, die größtentheils auf indirektem Wege hier ankamen.

Es wurden eingeführt

		in 1881	gegen 1880
Cassia	Kisten	1 381	1 371
Pfeffer	Säcke	2 465	1 891
Spanischer Pfeffer	„	127	250
Thee	Kisten	3 381	2 621

Tabak.

Seewärts wurden eingeführt in 1881:

	Tonnen.	Kisten oder Ballen.
von Nordamerika	5 174	7 572 Ballen.
„ Brasilien	—	1 480 „
„ Buenos-Aires u. Montevideo	—	625 „
„ Jamaika, Hayti und Mexiko	—	52 „
„ Odessa	—	613 „
„ Italien	50	4 „
„ Oran	—	90 „
„ Frankreich	337	1 534 „
„ Hamburg	—	781 „
„ Bremen	8	1 208 „
„ England	458	5 298 „
Im Ganzen	6 567	19 257 „
gegen 1880	11 552	24 832 „

Von Holland kamen im Binnenverkehr herein:

in 1881 197 Tonnen und 4538 Kolli,
gegen 1880 mit 1779 „

Die aus den früheren Jahren übergelagerten Manilatabake wurden im Laufe dieses Jahres zum größten Theil verkauft, allerdings zu Preisen, welche den Importeuren einen bedeutenden Verlust lassen. Vorräthe am 31. Dezember 1881 werden geschätzt

in Nordamerikanischen	Sorten	auf	1219	Fässer,
„ Manila-	„	„	3329	Ballen,
„ Havana-	„	„	869	„
„ Brasil-	„	„	1209	„
„ Seedleaf-	„	„	1061	Kisten,
„ Türkischen und diversen	„	„	2393	Kolli.

Baumwolle.

Zur See wurden eingeführt:

	1881			1880	
von Nordamerika	11 627	Ballen,	gegen	16 951	Ballen,
„ Bombay	20 597	„	„	3 100	„
„ Kurrachee	300	„	„	1 934	„
„ Brasilien	3 372	„	„	103	„
„ England	33 701	„	„	76 125	„
„ Frankreich	28 642	„	„	25 648	„
„ verschiedenen Häfen	92	„	„	85	„
zusammen	198 331	Ballen,	gegen	123 946	Ballen.

Sämmtliche Zufuhren sind bis auf wenige tausend Ballen nur in Transit durchgeführt worden. Es will sich noch kein rechter Markt für den Artikel hier bilden.

Hanf und Jute.

Wir haben auf dem Seewege empfangen:

Hanf von Bombay	968	Ballen,
„ Buenos Aires	11	„
„ New-York	700	„
„ Neapel	747	„
„ Kronstadt	30	„
„ Libau	635	„
„ Pillau	3 118	„
„ Riga	10 363	„
„ St. Petersburg	681	„
„ Hamburg	115	„
„ Königsberg	7 949	„
„ Havre	167	„
„ England	26 030	„
im Ganzen	51 514	Ballen,
gegen 1880 mit	41 214	„
„ 1879 „	25 553	„
Jute von England	19 586	„
„ Calcutta	1 600	„
Zusammen	21 186	Ballen,
gegen 1880 mit	25 583	„
„ 1879 „	26 479	„

Auch diese beiden Artikel sind für das Geschäft am Platze von geringer Bedeutung, da die Produktionsländer meist direkt an die Fabrikanten im Inlande verkaufen.

Wolle und Schaffelle.

Die Zufuhren für den hiesigen Markt betrugen:

Wolle.	in 1881 Ballen.	gegen	1880. Ballen.
Von den La Plata-Staaten	130 860	„	136 331
„ Rio Grande	133	„	168
„ Rußland	1 175	„	5 952
„ Chile und Peru	1 532	„	1 681
„ Italien, Spanien und dem Orient	841	„	4 117
„ dem Kap	2 047	„	6 185
„ Australien	10 802	„	4 580
Zusammen	147 390	gegen	159 014
Schaffelle.	**Ballen.**		**Ballen.**
Vom La Plata	6 108	„	12 389
Von diversen anderen Ländern	298	„	319
Zusammen	6 406	gegen	12 708

Es transitirten in Wolle:	in 1881. Ballen.	1880. Ballen.
Von den La Plata-Staaten	47 250	37 409
„ Rußland	2 018	2 813
„ Italien, Spanien und dem Orient	594	1 354
„ dem Kap	515	875
„ Australien	407	8
„ Chile und Peru	7	179
	50 791	42 638
	Ballen.	Ballen.
In Schaffellen	5 171	10 085

Vorräthe am Ende des Jahres belaufen sich auf:
4658 Ballen Wolle (2934 La Plata, 1724 diverse)
und 195 „ La Plata-Schaffelle.

Auf das für Wolle so brillante Jahr 1880 ist in 1881 eine Reaktion erfolgt. Preise haben durchweg Verlust ergeben.

Man fährt fort, ernstliche Versuche zu machen, in Antwerpen einen Markt für Australwolle zu schaffen, und die Einfuhr dieser Sorte ist in 1881 auf über 10 000 Ballen gegen nur etwa 4600 Ballen im Vorjahr gestiegen.

Dank der günstigen Lage des Artikels Häute während eines großen Theils des Jahres haben Schaffelle nicht so sehr unter der Baisse des Artikels Wolle zu leiden gehabt.

Pferdehaar.

Die Zufuhren betrugen in 1881 ..... 2775 Ballen,
gegen 1880 mit ..... 2908 „
Vorräthe am Ende des Jahres 1881 belaufen sich auf: 514 „
In Transit kamen in 1881 hier durch ..... 710 „

Auch dieser Artikel hat in 1881 im Durchschnitt keine günstigeren Resultate ergeben.

Häute.

Die Einfuhren betrugen:	in 1881.	1880.
Von den La Plata-Staaten	738 067 Stück,	968 112 Stück.
„ Brasilien	82 967 „	124 898 „
„ den Vereinigten Staaten	3 500 „	1 487 „
„ Chile	792 „	— „
„ Europa	13 670 „	46 982 „
	838 996 Stück,	1 141 475 Stück.
In Passage gingen durch oder wieder ausgeführt wurden	236 053 „	244 059 „
Die Vorräthe am Ende des Jahres beliefen sich auf	70 772 „	264 448 „

Preise haben im Laufe des Jahres nur unbedeutende Veränderungen erlitten.

In Häuteabfällen betrugen die Einfuhren 1800 Ballen, mit zusammen etwa 705 000 Kilogramm, in Hörnern etwa 1 233 000 Stück.

Holz.

Die Zufuhren erreichten in 1881:

20 885	Kubikmeter	Tannenholz, ungesägt, für Balken u. s. w. auf
66 732	„	„ mehr als 5 Centimeter Dicke gesägt, worunter 1654 Quadratmeter Amerikanische Balken.
50 504	„	„ auf weniger als 5 Centimeter Dicke gesägt, worunter etwa 12 000 Quadratmeter gehobelte Bretter.
19 835	„	„ Planken für Fensterrahmen, Verpackung u. s. w.
18 735	„	Eichenholz,
554	„	Ulmen und verschiedene Amerikanische Hölzer.
177 245	Kubikmeter.	

Nach der Herkunft geordnet, kamen:

von Memel	5 178	Kubikmeter,
„ Königsberg	689	„
„ Danzig	18 276	„
„ Stettin	1 743	„
„ Rügenwalde, Hamburg „ Bremen und Stolpmünde	1 179	„
von Deutschland zusammen	27 065	Kubikmeter,
von Rußland	18 153	„
„ Norwegen, Schweden und Finland	110 715	„
„ Canada und den Vereinigten Staaten	21 312	„
zusammen	177 245	Kubikmeter.

In vorstehenden Angaben sind nicht die hier durchgekommenen und für das Inland bestimmten Ladungen einbegriffen.

Das Geschäft ist in 1881 nicht günstig gewesen.

Die Importeure fordern von der Belgischen Regierung eine Ermäßigung der Eingangsrechte auf diesen Artikel.

a. Nutzholz.

Es wurden eingeführt in 1881:

Mahagoniholz	799	Blöcke,	durch direkten Import,
„	682	„	über Deutschland, Frankreich, England und die Niederlande,
Polisanderholz	59	„	für den inländischen Verbrauch,
„	1 149	„	in Transit, hauptsächlich für Deutschland,
Nußbaumholz	637	„	von Amerika,
„	1 805	Platten	von Italien,
Cedernholz für Cigarrenkisten	1 726	Blöcke,	
„ Florida	1 924	„	meist in Transit für Deutschland bestimmt,
Ebenholz	19 821	Stück,	Old Calabar, direkter Import,
„	121	Blöcke	via Hamburg,
	42 000	Kilogramm	Guaiak.

b. Farbhölzer.

Es wurden eingeführt:	in 1881 Kilogramm.	gegen	1880. Kilogramm.
Blauholz: von Hayti	4 786 000	„	5 864 000
„ Laguna	794 000	„	40 000
„ Mexiko	91 000	„	294 000
Zusammen	5 671 000	gegen	6 198 000
Rothholz: Caliaturholz	118 000	„	367 000
Limaholz	70 000	„	65 000
Sandelholz	70 000	„	132 000
Sapanholz	—	„	30 000
Mexikanisches Holz	63 000	„	52 000
	321 000	gegen	646 000
Gelbholz: von Maracaibo	260 000	„	354 000
„ Cuba	—	„	22 000
„ Tampico	2 500	„	25 000
„ Jamaika	12 000	„	60 000
„ Corinto	—	„	32 000
außerdem	15 000	„	10 000
Zusammen	289 500	gegen	503 000

in 1881. in 1880.

Farbhölzer im Ganzen 6 281 500 Kilogr. gegen 7 347 000 Kilogr.

Der Artikel ist für das Geschäft am Platze von geringer Bedeutung.

Farbstoffe.

Die Einfuhren betrugen in:		1881	gegen	1880.
Cachou, braun	Kisten	1031	„	489
„ gelb	Säcke	822	„	450
Dividivi	„	104	„	863
Farbholz-Extrakt	Kisten	6402	„	8791
Quercitron-Extrakt	„	140	„	85
Indigo	„	383	„	300
Quercitron	Kolli	—	„	42
Sumach	Säcke	6660	„	4 701

Antwerpen wird mit diesen Artikeln meistens von Deutschland oder England versehen.

Krapp von Seeland. Es wurden in 1881 1 250 000 Kilogr. in Belgien eingeführt.

Pottasche und Perlasche.

Die Einfuhr betrug:	in 1881	gegen	1880.
von Amerika	910 Fässer,	„	977 Fässer,
„ Rußland	49 „	„	79 „
zusammen	959 Fässer,	gegen	1056 Fässer.

Der Artikel verliert jährlich mehr an Bedeutung für den hiesigen Markt, da das ausländische Produkt durch das inländische mehr und mehr verdrängt wird.

Schwefel.

Die Einfuhren betrugen 4692 Tons, gegen 5725 Tons im Vorjahre; dieselben dienten zur Alimentirung hiesiger Raffinerien und gaben zu keinem Geschäft auf dem Platze Veranlassung.

Salpeter.

Die Einfuhren betrugen:	in 1881.	in 1880.
	11 524 Tons,	10 395 Tons,
der Vorrath am Ende des Jahres etwa	4 000 „	3 400 „

Die Importe geschahen fast ausschließlich auf direktem Wege; Preise sind im Durchschnitt zufriedenstellend gewesen.

Guano.

In 1881 wurden importirt:	
von Peru direkt	12 235 696 Kilogramm,
aus anderen Ländern etwa	17 500 000 „
total	29 735 696 Kilogramm.

Der gegenwärtige Vorrath in Peru-Guano wird zwischen 50 und 70 000 Tonnen geschätzt.

Harz.

Es wurden eingeführt:	in 1881.	in 1880.
Französisches Harz	15 456 Fässer,	22 311 Fässer.
Amerikanisches Harz	59 283 „	37 825 „
	74 779 Fässer,	60 136 Fässer.
Der Vorrath am Ende des Jahres wird geschätzt auf etwa	8 000 „	6 000 „

In der zweiten Hälfte des Jahres haben die Einfuhren von Amerika bedeutend abgenommen, besonders in ordinären Sorten.

Wachs.

Die Einfuhren beliefen sich in 1881 auf 2158 Kolli, gegen 1460 im Vorjahr.

Dieser Artikel gab jedoch zu keinen Geschäften auf dem Platze Veranlassung, da die Konsumenten direkt in den Produktionsländern kauften.

Diamanten.

In diesem Artikel findet auf dem Antwerpener Markt ein sehr umfangreiches Geschäft, sowohl in roher, ungeschliffener, als auch in geschliffener Waare statt, indessen entzieht sich die Bedeutung desselben jeder offiziellen Kontrole.

Transit.

Nach den Importgeschäften bildet das Transitgeschäft den bedeutendsten Zweig des Antwerpener Handels. Wie in dem Bericht über Import bereits verschiedene Male bemerkt wurde, giebt es verschiedene Artikel, die, obgleich in beträchtlichen Quantitäten zugeführt, doch für den Handel auf dem Platze selbst von keinerlei Bedeutung sind, weil solche lediglich hier durchpassiren, sei es mit Bestimmung für das Belgische Inland und seine Industrie, sei es für die Nachbarländer, speziell Deutschland, Frankreich und die Schweiz. Auch bei denjenigen Importartikeln, welche regelmäßig auf dem Platze gehandelt werden, geht ein großer Bruchtheil der Einfuhren sofort nach dem In- und Auslande. Ein Gleiches gilt für den Exporthandel, in welchem Antwerpen fast ausschließlich die Rolle der Spediteure erfüllt und die ihm vom Inlande und den Nachbarländern, besonders Deutschland, zugesandten Waaren weiterexpedirt.

Wir geben nachstehend eine Aufstellung der hauptsächlichsten Artikel, welche Antwerpen in 1880 in Transit vom Ausland empfangen hat. — Für 1881 fehlen heute noch die offiziellen Zahlen.

Die Aufstellung der über Antwerpen exportirten Artikel folgt unter der Rubrik Export.

	In direktem Transit. Kilogramm.	In indirektem Transit nach Durchgang durch die Entrepots. Kilogramm.
Baumwolle	42 552	
Blech, unbearbeitet	181 694	
Butter	6 707	
Kakao, roh	230 645	74 247
„ bearbeitet	41 324	
Konserven	347 323	28 658
Droguen	148 216	
Eisen: Rohguß und altes Eisen	29 422 365	840 859
bearbeitetes Eisen	226 893	9 249
Schmiedeeisen	5 807 279	994 065
eiserne Geräthe	3 810 050	7 531
Fette	216 776	
Früchte, als Weintrauben, Feigen ꝛc.	1 367 732	1 535 879
Garne, baumwollene	2 255 176	
„ wollene	280 139	
„ leinene	86 250	
Getreide: Weizen	215 350	
Roggen	1 638 800	
Mais, Buchweizen Hafer ꝛc.	50 000	
Hopfen	61 481	
Kaffee	3 119 455	15 987 319
Käse	82 741	
Kohle	15 912 148	
Kupfer, roh	16 514	
„ bearbeitet	88 740	
Mehl, Kleie, Brot ꝛc.	366 575	
Saaten	56 306	
Tauwerk	21 078	
Stahl, nicht bearbeitet	909 738	31 288
„ bearbeitet	96 061	527

Im indirekten Transit mit Umarbeitung im Lande gingen durch das Antwerpener Zollamt:

20 061 783 Kilogramm Stahl,
und 6 848 072 „ Gußeisen.

Diese Aufstellung ist jedoch nur für zollpflichtige Artikel maßgebend. Bei zollfreien Artikeln, wie Wolle, Häute, Getreide, ereignet es sich oft, daß Zufuhren für den Konsum erklärt werden, obschon sie in Wirklichkeit nur transitiren. Der Transithandel Antwerpens ist also in der That noch bedeutender, als er nach den zollamtlichen Angaben erscheint.

Bei der günstigen geographischen Lage, welche Antwerpen einnimmt, würde es jedoch möglich sein, diesem Transithandel eine noch viel größere Ausdehnung zu geben, und von kompetenter Seite wird versichert, daß dabei besonders Deutsche Kohle eine große Rolle spielen könnte.

Gegenwärtig übersteigt die Zufuhr zur See die Ausfuhr um ungefähr die Hälfte, und es kommt häufig vor, besonders bei Segelschiffen, daß Schiffe, welche hier keine Ausfracht finden, in Ballast nach England gehen, um daselbst Kohlen für die Kolonien zu laden.

Der dadurch entstehende Verlust an Zeit und Geld ist bedeutend, und solche Schiffe würden natürlich vorziehen, in Antwerpen Kohlen zu laden, wenn sie hier diesen Artikel in gleich guter Qualität fänden, und selbst gern einen etwas höheren Preis dafür bezahlen, als in England. Es wird versichert — und zwar aus guter Quelle —, daß der Mehrpreis, welchen man anlegen könnte, 2 Mark pro 1000 Kilogramm betragen dürfte, daß aber, um in dieser Richtung zu einem erfolgreichen Resultat für die Deutsche Kohle zu gelangen, die vereinigten Anstrengungen der Kohlenbesitzer, der Eisenbahnlinie Antwerpen — M.-Gladbach und der Stadt Antwerpen erforderlich seien: der Kohlenbesitzer, welche ein erstes Opfer nicht scheuen dürften, um das Deutsche Produkt in der ganzen Welt bekannt zu machen und ihr neben der universell verbreiteten Englischen Kohle einen ebenbürtigen Rang zu erwerben; der Eisenbahnlinie Antwerpen — M. Gladbach — die kürzeste Verbindung mit dem Ruhrgebiet —, die einen billigen Tarif bewilligen müßte; und der Stadt Antwerpen, welche am Hafen spezielle Einrichtungen zu treffen hätte, damit die Kohlen aus dem Waggon ins Schiff möglichst prompt, bequem und billig geschafft werden könnten. Die Stadt Antwerpen würde für die Kosten einer derartigen Einrichtung in einem größeren Transitgeschäft Entschädigung finden und die Linie Antwerpen — M.-Gladbach ohne Zweifel eine größere Rentabilität erreichen, denn sie würde sich nicht nur einen großen Kohlenverkehr schaffen, sondern bei billigen Frachten, aller Wahrscheinlichkeit nach, auch einen großen Theil des Transports von Erzen an sich ziehen können, welcher heute über die Niederlande nach der Ruhrgegend geht; schließlich würden die Kohlenbesitzer selbst ein neues großes Absatzgebiet finden, welches ihnen einen größeren Betrieb erlaubte und sie den Industriestockungen in der Heimath weniger aussetzte.

Export.

Nachstehend Aufstellung der hauptsächlichsten Artikel, welche aus Belgien durch das Antwerpener Zollamt ausgeführt wurden.

Wie unter der Rubrik „Transit" bemerkt wurde, wird bei der Einfuhr ein großer Theil der nicht zollpflichtigen Waaren für den Konsum deklarirt, obschon solche eigentlich nur transitiren; diese Waaren befinden sich also bei den zollamtlichen Angaben unter der Ausfuhr. Wir stellen deshalb neben die Zahlen der Ausfuhr aus Belgien diejenigen der für den Konsum deklarirten Zahlen der Einfuhr für gleichnamige Artikel, womit aber nicht gesagt sein soll, daß die Differenz die reelle Ausfuhr darstelle, da einerseits mancher Artikel durch die Industrie des Landes eine Veränderung erleidet, obschon er in den zollamtlichen Angaben der Ausfuhr unter derselben Bezeichnung figurirt, und da andererseits das Land selbst verbraucht.

Aufstellung der hauptsächlichsten Artikel, welche nach zollamtlichen Angaben in 1881 aus Belgien exportirt und in Belgien importirt wurden.

	Maßstab.	Export		Import	
		Total.	wovon nach Deutschland, Luxemburg ausgeschlossen.	Total.	wovon aus Deutschland, Luxemburg ausgeschlossen.
Stahl, gegossener, roher	Kilogramm	939 083	—	1 707 683	1 687 275
„ in Barren, Platten oder Draht	„	51 828 870	1 028 314	10 427 622	9 405 001
„ bearbeitet	„	5 025 236	25 771	2 069 965	1 767 022
Waffen	Franken	13 053 965	2 152 188	2 199 268	735 965
Vieh	Stück	227 779	867	487 092	250 598
Butter	Kilogramm	4 222 491	—	8 217 526	963 144
Holz aller Art	Kubikmeter	32 721	477	497 311	104 592
Branntwein	Hekt. à 50 pCt.	47 951	—	51 999	39 062
Bier	Hektoliter	—	—	74 300	51 804
Wein	„	614	108	188 506	6 168
Weinessig	„	—	—	45 850	28 113
Kerzen	Kilogramm	7 945 559	78 037	149 840	17 432
Kaffee	„	62 865	12 782	25 308 170	670 082
Kohlen	Tonnen	4 464 687	—	1 015 396	500 000
„ Koke	„	915 357	12 592	25 223	16 065
Pferde	Stück	11 416	4 725	—	—
Kupfer und Nickel, roh	Kilogramm	2 150 211	570 394	4 908 604	779 419
Lumpen	„	24 087 713	6 458 813	10 833 479	1 419 662
Rinde zum Gerben	„	12 590 034	4 220 003	20 605 855	216 575
Guano	„	21 325 528	10 195 889	37 716 558	2 737 868
Eisenerze	„	366 822 419	37 332 618	1 169 205 704	197 340 600
Eisen, Rohguß	„	18 702 685	1 666 078	192 099 121	51 116 308
„ altes	„	26 855 001	20 724	8 733 661	2 168 013
Eisendraht	„	5 309 745	—	5 114 992	4 775 351
Eisenschienen	„	34 274 519	13 872	532 670	259 249
Eisenplatten	„	34 295 423	646 654	397 517	320 721
Eisen, diverses, bearbeitet	„	156 596 126	2 531 839	8 115 667	3 250 531
Eisengeräthe	„	23 310 966	674 426	6 546 555	2 558 044
Eisenarbeiten und Gußeisen	„	17 889 754	838 185	6 630 941	2 604 191
Eisennägel	„	9 531 665	890 509	368 052	13 633
Werg	„	3 617 249	1 501 884	8 719 232	602 203
Hanf	„	27 000 126	1 214 437	36 713 158	7 837 083
Garne, baumwollene	„	1 491 762	106 222	772 130	261 371
„ wollene	„	7 248 521	2 966 985	1 072 956	64 170
„ leinene, hänfene und Jute-	„	12 220 937	3 189 316	3 583 354	1 125 916
Oelsaaten	„	36 697 692	23 808 172	138 838 541	2 623 342
Weizen	„	212 134 846	97 107 507	609 196 933	17 918 626
Roggen	„	96 205 808	54 765 610	75 311 181	29 700
Gerste	„	32 412 862	17 005 928	164 726 049	4 421 685
Hafer, Mais 2c.	„	101 157 157	59 973 719	244 837 387	11 365 745
Grütze und Perlgerste	„	1 686 091	1 144 077	5 316 774	537 849
Mehl, Kleie 2c.	„	31 927 482	5 474 967	58 163 462	3 107 178
Erbsen, Bohnen 2c.	„	5 403 044	1 200 412	18 878 788	2 700 370
Stärke	„	6 966 252	576 846	3 599 751	76 411
Biskuits, Macaroni 2c.	„	419 437	18 382	1 987 769	48 214
Fette	„	23 900 497	7 572 695	23 262 046	293 328
Kleidungsstücke	Franken	4 219 019	463 989	9 376 920	2 718 608
Hopfen	Kilogramm	3 102 394	56 340	1 183 451	570 339
Oele zu Speisen	„	127 114	60 633	1 607 441	13 361
„ andere	„	12 144 348	6 015 957	19 299 807	2 590 253
Wolle, Belgische	„	3 171 969	240 961	—	—
„ fremde	„	52 285 546	25 169 145	45 398 746	?
Kartoffeln	„	23 484 399	4 975 268	51 681 487	15 009 268
Maschinen	„	15 975 207	3 018 761	10 164 315	2 987 402
Kurz- und Kramwaaren	„	3 446 439	509 628	12 454 418	4 606 715
Eier	Stück	90 409 720	10 500	78 415 301	46 480 220
Tapeten	Kilogramm	131 448	6 477	637 673	179 340
Papier	„	16 970 727	1 132 671	3 610 957	1 688 775
Karton	„	2 710 688	1 942	190 997	151 365
Häute, rohe	„	28 775 315	12 753 630	29 957 935	1 173 377
„ gegerbte	„	1 761 453	624 564	787 117	167 527
Steine	„	883 299 111	18 715 293	46 257 351	3 392 369
Schiefer	„	14 945 700	6 024 534	43 953 315	—
Blei, nicht bearbeitet	Kilogramm	12 012 426	101 429	6 201 594	5 959 492
„ bearbeitet	Franken	9 656	2 046	65 948	14 049
Fische, Heringe	Kilogramm	74 965	20 913	7 559 093	—
„ andere	„	1 006 161	202 001	8 576 676	125 445

	Maßstab.	Export Total.	Export wovon aus Deutschland, Luxemburg ausgeschlossen.	Import Total.	Import wovon nach Deutschland, Luxemburg ausgeschlossen.
Töpferwaaren, gewöhnliche	Kilogramm	2 798 278	381 550	1 668 995	809 493
„ Fayence	„	1 432 050	61 061	914 015	151 793
„ Porzellan	„	311 406	13 204	509 786	165 013
Soda	„	6 737 943	1 411 067	49 535 825	177 699
Diverse chemische Produkte	Franken	8 040 794	1 877 663	13 978 369	2 348 976
Buchdruckerprodukte	Kilogramm	155 920	8 643	730 556	98 997
	Franken	686 802	47 062	39 902	2 960
				996 587	249 896
Petroleum	Kilogramm	69 070 881	45 560 081	140 796 773	1 790
Harz ꝛc.	„	12 238 072	7 749 012	62 101 446	6 700 155
Reis	„	15 375 711	3 819 035	72 961 536	3 335 734
Zucker, roh	„	63 889 954	—	21 895 219	3 017 022
„ raffinirt	„	11 475 852	175 590	5 626 664	4 731 778
Syrup	„	—	—	15 111 061	4 884 844
Tabak	„	57 161	33 613	9 687 909	760 594
Cigarren	„	166 206	39 609	39 899	7 740
Gewebe, baumwollene	„	4 714 862	318 081	1 815 215	522 259
„ „ Tülle ꝛc.	Franken	174 649	15 251	791 409	36 554
„ wollene	Kilogramm	1 513 793	148 734	5 701 644	576 314
„ „ leichte	„	528 770	50 834	17 071 441	2 687 705
„ „ Shawls	Franken	20 967	—	19 210	—
„ von Flachs, Hanf, Jute	Kilogramm	2 700 622	91 228	689 367	85 338
	Franken	2 068 173	106 965		
„ seidene	Kilogramm	3 900	379	226 820	77 371
„ Tüll	Franken	61 465	30	1 086 908	6 186
Seide	Kilogramm	85 401	26 817	207 176	36 371
Spiegelglas	Franken	4 792 112	253 812	32 473	15 575
Fensterglas	Kilogramm	92 664 657	4 879 885	38 036	12 005
Glaswaaren: Flaschen	„	1 753 577	5 214	2 416 416	2 157 980
„ gegossene	„	4 257 144	251 483	888 775	460 021
„ feine	„	3 312 758	306 330	116 848	51 668
Fleisch	„	13 064 185	4 888 339	23 356 242	385 813
Zink, unbearbeitet	„	50 990 892	191 408	2 539 912	1 652 183
Salz, roh	„	—	—	64 811 411	3 570 000
„ raffinirt	„	—	—	31 710 917	926 535

Bisher ist es Antwerpen nicht gelungen, ein eigentlicher Weltmarkt zu werden. Das überseeische Exportgeschäft ist fast ganz konzentrirt in London, Paris und Hamburg; diese Plätze werden von den überseeischen Käufern regelmäßig besucht, und da fast alle angesehenen Belgischen Fabrikanten an denselben ihre Vertreter haben, so hat es für diese Käufer wenig Interesse, nach Belgien und speziell nach Antwerpen zu kommen.

Antwerpen hat nur wenige Häuser, welche sich mit Export in eingehender Weise beschäftigen. Einen wirklich regen Handel in überseeischem Export machte es bisher nur mit den La Plata-Staaten, Brasilien, Chile und Peru; indessen beginnt auch der Handel mit China, Japan und Indien, einigen Fuß zu fassen. Ein besonderes Augenmerk richtet man seit einiger Zeit noch auf Australien, und es sind verschiedene Versuche eines direkten Verkehrs mit diesem Lande eingeleitet worden.

Die hiesigen Exporthäuser befassen sich fast lediglich mit den Produkten der einheimischen Industrie, vorzüglich mit Fenster-, Spiegel- und Hohlglas, Krystallwaaren, Papier aller Sorten, Nägeln, Stearinkerzen, Cement, Schwefel, Seife, Zucker, Zink u. s. w.; weniger schon mit dem Vertrieb der im Lande produzirten Gewebe, wie Tuche und Wollstoffe, baumwollene, halbwollene und leinene Zeuge, für welche in Hamburg und Paris ein größerer Absatz ist. Mit der Ausfuhr ausländischer, d. h. Deutscher oder Französischer Artikel, beschäftigen sich hiesige Häuser kaum.

Industrie.

Antwerpen besitzt nicht viele industrielle Etablissements, indessen sind die bestehenden Fabriken von ziemlicher Bedeutung.

In Thätigkeit sind in Antwerpen und Umgegend zwei Schiffswerfte, von denen das eine sich fast ausschließlich mit Ausbesserungen befaßt.

Verschiedene große Brauereien, die jedoch sämmtlich nur die halb gegohrenen Landesbiere herstellen. Bei der in Belgien herrschenden Gesetzgebung ist es den Brauereien nicht möglich, Bier in der Art des Bayerischen Bieres herzustellen, und alle feineren Biere werden von auswärts, besonders von Deutschland, eingeführt.

Einige sehr bedeutende Branntweinbrennereien, die nach dem In- und Auslande ein großes Geschäft machen.

Vier große Zuckerraffinerien und verschiedene kleine Kandiserien.

Fünf bis sechs große Reismühlen.

Eine Wachsteppichfabrik.

Verschiedene Diamantschleifereien.

Eine sehr bedeutende Stearinkerzenfabrik.

Zwei Wollwäschereien, von denen eine mit Kämmerei.

Zwei Schwefelraffinerien, u. s. w.

Schifffahrt.

Seeschifffahrt. Im Jahre 1881 sind an Seeschiffen in Antwerpen angekommen:

	Segelschiffe.		Dampfboote.		Zusammen.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
	1147	515 287	2963	2 423 194	4110	2 938 481
gegen 1880	1468	612 991	3158	2 504 763	4626	3 117 754

Die Verminderung gegen das Vorjahr erklärt sich dadurch, daß im Januar und Februar der Antwerpener Hafen in Folge von Eisgang mehrere Wochen geschlossen gewesen ist und zu dieser Zeit die für Antwerpen bestimmten Schiffe in anderen Häfen gelöscht haben.

Ueberſicht der eingegangenen Schiffe, nach der Flagge geordnet:

Nationalität.	Segelſchiffe.		Dampfboote.		Zuſammen.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
Deutſche	141	52 831	186	203 071	327	255 902
Amerikaniſche	34	49 696	—	—	34	49 696
Britiſche	469	238 518	1557	1 389 964	2026	1 628 482
Oeſterreich-Ungariſche	15	6 934	—	—	15	6 934
Belgiſche	7	4 658	465	479 579	472	484 237
Däniſche	48	7 097	68	67 628	116	74 725
Spaniſche	33	10 456	53	40 007	86	50 463
Franzöſiſche	99	13 993	92	64 290	191	78 283
Griechiſche	1	467	5	6 762	6	7 229
Niederländiſche	33	9 263	363	67 165	396	76 428
Italieniſche	51	27 843	2	2 833	53	30 676
Norwegiſche	144	69 317	51	29 749	195	99 066
Schwediſche	45	15 254	102	58 889	147	74 143
Portugieſiſche	1	153	15	9 033	16	9 186
Ruſſiſche	26	8 807	4	4 224	30	13 031
Zuſammen	1147	515 287	2963	2 423 194	4110	2 938 481

Ueberſicht der angekommenen Schiffe, nach Herkunft getrennt:

Von	Segelſchiffe.		Dampfſchiffe.		Zuſammen.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
Deutſchland: Oſtſeeküſte	50	9 787	64	50 925	114	60 712
„ Nordſeeküſte	5	1 869	104	116 718	109	118 587
Großbritannien	211	35 555	1127	716 353	1338	751 908
Rußland: Küſte des Weißen Meeres	—	—	9	7 574	9	7 574
„ Oſtſeeküſte	51	14 727	116	107 212	167	121 939
„ Küſte des Schwarzen und des Aſowſchen Meeres	3	1 091	132	199 703	135	200 794
Frankreich: Kanalküſte	22	9 367	109	73 497	131	82 864
„ Atlantiſche Küſte	26	3 436	46	30 655	72	34 091
„ Mittelländiſche Küſte	2	463	1	1 268	3	1 731
Norwegen	49	16 430	42	20 375	91	36 805
Schweden	72	16 659	98	55 405	170	72 064
Dänemark	9	1 364	2	546	11	1 910
den Niederlanden	12	4 965	465	101 046	477	106 011
Spanien	77	11 087	102	82 518	179	93 605
Portugal	8	892	10	5 309	18	6 201
Italien	15	3 607	40	47 470	55	51 077
Griechenland	—	—	15	21 900	15	21 900
der Europäiſchen Türkei	1	419	4	4 989	5	5 408
„ Aſiatiſchen „	4	1 709	4	4 834	8	6 543
Rumänien	2	902	49	62 516	51	63 418
Egypten	—	—	6	9 437	6	9 437
Algier	5	1 614	21	21 237	26	22 851
dem Kapland	1	210	—	—	1	210
Guinea	6	1 678	—	—	6	1 678
Hinter- und Vorderindien	13	10 476	69	127 889	82	138 365
Neubritannien	5	3 232	8	12 512	13	15 744
den Vereinigten Staaten von Amerika: Atlantiſche Küſte	287	267 483	127	312 417	414	579 900
„ „ „ „ „ Pacificküſte	25	36 347	—	—	25	36 347
Mexiko	5	994	—	—	5	994
Venezuela	1	107	—	—	1	107
Braſilien, Uruguay und La Plata	68	20 180	117	203 916	185	224 096
Chile	13	8 805	—	—	13	8 805
Peru und Bolivien	14	13 689	—	—	14	13 689
Hayti und Cuba	21	6 377	—	—	21	6 377
Java	4	2 088	—	—	4	2 088
Auſtralien	1	655	—	—	1	655
der oberen Schelde	57	6 716	72	18 923	129	25 639
In Haverei eingelaufen	2	307	3	5 066	5	5 373
Vom Stapel gelaſſen	—	—	1	984	1	984
Zuſammen	1147	515 287	2963	2 423 194	4110	2 938 481

Die Totalſumme der in 1881 in den Docks, Kanälen und an den Kais von Antwerpen angekommenen Binnenſchiffe beträgt:
33 073 Schiffe von 1 697 586 Regiſtertonnen
gegen 1880 mit 34 751 Schiffen „ 1 688 288 „

Im Jahre 1881 ſind an Seeſchiffen von Antwerpen abgegangen:

	Segelſchiffe.		Dampfboote.		Zuſammen.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
	1177	530 989	2963	2 422 965	4140	2 953 954

Ueberſicht der ausgegangenen Schiffe, nach ihrem Beſtimmungsort getrennt:

Nach	Beladen.		In Ballaſt.		Zuſammen.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
Deutſchland: Oſtſeeküſte	44	24 135	5	1 547	49	25 682
„ Nordſeeküſte	99	96 021	9	7 377	108	103 398
England	1427	811 477	680	720 630	2107	1 532 107
Frankreich	99	45 224	11	4 602	110	49 826
Rußland: Weißes Meer und Oſtſeeküſte	66	42 323	21	9 069	87	51 392
„ Schwarzes und Aſowſches Meer	15	17 186	—	—	15	17 186
Norwegen	45	11 772	53	21 879	98	33 651
Schweden	74	34 870	33	11 294	107	46 164
Dänemark	20	3 563	1	465	21	4 028
den Niederlanden	407	69 674	19	9 083	426	78 757
Spanien	105	71 441	39	17 145	144	88 586
Portugal	31	18 276	—	—	31	18 276
Italien	48	50 639	—	—	48	50 639
Oeſterreich	5	1 025	—	—	5	1 025
Griechenland	2	1 939	—	—	2	1 939
der Europäiſchen Türkei	16	17 817	—	—	16	17 817
„ Aſiatiſchen „	2	289	—	—	2	289
Rumänien	4	4 341	4	1 898	8	6 239
Egypten, Tunis, Algerien, Marokko	20	12 697	—	—	20	12 697
Guinea und dem Golf von Aden	3	834	—	—	3	834
den Vereinigten Staaten von Amerika: Atlantiſche Küſte	295	461 220	65	63 332	360	524 552
„ „ „ „ „ Pacificküſte	18	21 138	—	—	18	21 138
Cochinchina, China und Japan	28	33 677	—	—	28	33 677
Neubritannien	9	10 236	3	2 225	12	12 491
Mexiko und Kolumbien	24	13 803	—	—	24	13 803
Braſilien, Uruguay, La Plata und Paraguay	105	123 288	—	—	105	123 288
Chile	24	26 796	—	—	24	26 796
Cuba	40	20 433	—	—	40	20 433
Auſtralien	5	10 363	—	—	5	10 363
Ohne bekannte Beſtimmung	—	—	12	3 517	12	3 517
Die Schelde herauf	90	21 515	12	1 314	102	22 829
Außer Dienſt geſetzt	—	—	3	535	3	535
Zuſammen	3170	2 078 012	970	875 942	4140	2 953 954

Die ausgeführten Waaren vertheilen ſich, nach ihrer Gattung getrennt, wie folgt:

Art der Artikel.	Segelſchiffe.		Dampfſchiffe.		Zuſammen.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
Petroleum	3	2 510	5	811	8	3 321
Kohle	10	2 824	2	1 818	12	4 642
Erze	—	—	1	418	1	418
Schwefel	4	591	—	—	4	591
Schiefer	17	1 779	—	—	17	1 779
Erde für feuerfeſte Steine	4	1 111	—	—	4	1 111
Getreide und Saaten	3	546	5	3 165	8	3 711
Zucker	2	681	—	—	2	681
Rinde	6	708	—	—	6	708
Kaffee	—	—	2	359	2	359
Reis	—	—	1	399	1	399
Chemiſche Produkte	92	11 057	—	—	92	11 057
Schwellen	4	1 100	—	—	4	1 100
Fenſter- und Hohlglas	14	1 607	—	—	14	1 607
Früchte	—	—	2	363	2	363
Ziegelſteine und Dachpfannen	48	6 759	—	—	48	6 759
Pflaſterſteine	—	—	1	642	1	642
Wolle	1	103	—	—	1	103
Häute	2	190	—	—	2	190
Waffen	—	—	1	680	1	680
Eiſerne Schienen und Eiſen	57	51 842	23	35 139	80	86 981
Altes Eiſen und leere Fäſſer	112	95 536	—	—	112	95 536
Kleie	16	1 944	—	—	16	1 944
Verſchiedene Waaren	264	129 789	2259	1 676 119	2523	1 805 908
Weißer Sand	191	47 426	15	18 040	206	65 466
Ballaſt	307	168 339	621	673 435	928	841 774
Leer	20	4 547	25	11 577	45	16 124
Zuſammen	1177	530 989	2963	2 422 965	4 140	2 953 954

Antwerpener Marine.

Antwerpen besaß am 31. Dezember 1880 an Seeschiffen, Seglern und Dampfern zusammen

61 Schiffe, messend im Ganzen		76 212 Tonnen.
Im Jahre 1881 sind hinzugekommen		
4 Dampfer, messend im Ganzen		9 493 „
Zusammen		85 705 Tonnen.
Dagegen wurden		
verkauft	7 Schiffe von 3621 Tonnen,	
abgerüstet	1 „ „ 593 „	
unter gingen	4 „ „ 3728 „	7 942 „
Heutiger Bestand 53 Schiffe, wovon		
41 Dampfer und 12 Segelschiffe, mit		77 763 Tonnen.
In Konstruktion befinden sich für Antwerpener Rechnung		
in Antwerpen selbst	3 Dampfer von 3600 Tonnen,	
in Newcastle	1 „ „ 2207 „	

VI.]

Rotterdam.

Jahresbericht für 1881.[1])

Allgemeine Gleichmäßigkeit war fast durchgängig das Merkmal der diesjährigen Geschäftsbewegung auf unserem Platze, und fast kein Handelsartikel hat besondere Lebhaftigkeit oder Preisschwankungen darzubieten gehabt. Einige Hauptartikel, z. B. Kaffee, äußerten einen ununterbrochenen allmäligen Preisrückgang, zum Nachtheile sowohl der Importeure wie der Zwischenhändler. Das Getreidegeschäft, obwohl etwas weniger umfangreich wie im Vorjahre, war sehr erheblich, und der Speditions- und Transitverkehr behauptete die gewonnene Höhe.

Leider erzeugt nur die unbefriedigende Lage unseres Verbindungswegs mit der See eine nicht zu beschwichtigende Sorge und droht der Konkurrenzfähigkeit unseres Platzes ernste Gefahr, falls nicht Abhülfe geschaffen wird. Man hatte diese in dem Bau der neuen Wasserstraße zu finden gehofft, auch durch die anfänglich guten Resultate derselben zu den besten Erwartungen sich berechtigt gefühlt, bis sich schließlich herausstellte, daß das mit so gewaltigen Kosten angelegte Werk der Natur keinen Widerstand zu leisten vermag. Der erforderliche Tiefgang ist einstweilen noch nicht zu erreichen, daher dieser Kanal nur von den nicht tiefgehenden und kleineren Schiffen befahren wird, wogegen die größeren wegen der hohen Kosten von Aufenthalt und Leichten ihn verlassen und sich wieder des alten, höchst unbequemen Weges durch den Kanal von Voorne und das Goeree- und Brouwershavener Gat bedienen. Dieser Umstand hat auch unsere Niederländisch-Amerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu dem Beschlusse veranlaßt, in Zukunft — schon 1. April 1882 beginnend — die größeren ihrer auf Amerika fahrenden Dampfer von Amsterdam aus- und dahin zurückgehen zu lassen, da sie ihren Theilhabern gegenüber die mit der Ausfahrt verknüpften hohen Kosten von Leichterlohn, Zeitverlust u. s. w. zu verantworten nicht im Stande ist. Somit dürfte ein Theil dieser wichtigen Fahrt für unseren Platz verloren gehen, ob er ihn wiedergewinnen, überhaupt Schiffe von größerem Charter wieder heranziehen wird — welches doch in jedem Fall ein so wichtiger und überhaupt aufs günstigste gelegener Platz wie Rotterdam zu erwarten berechtigt sein müßte — wird von dem Umstande abhängen, ob eine Aenderung und Verbesserung im Auslaufe der neuen Wasserstraße, wegen der dazu erforderlich geschätzten Summe von 30 Millionen Gulden, zu erwirken sein wird. Vorschläge und Anträge an die Regierung in diesem Sinne sind geschehen, Pläne entworfen, dem Ergebnisse sieht man mit Spannung entgegen.

Die von der Rotterdamsche Handelsvereeniging auf Fyenoord zu Stande gebrachten Einrichtungen entsprechen dem Bedürfnisse vollkommen, und nimmt der Gebrauch derselben in steigendem Maße zu. Leider ist die finanzielle Lage dieser Gesellschaft dermaßen trübe und stets noch so sehr von einer erträglichen Lösung entfernt, daß zu einer weiteren Ausdehnung der Einrichtungen nicht geschritten werden kann. Dessen ungeachtet betrug die Zahl der in diesem Jahr darin behandelten Schiffe 230 und das Quantum der umgeschafften Güter 216 617 Tons. Daß diese Einrichtung ebenfalls unter dem Einflusse der erwähnten Wasserwegszustände zu leiden hat, ist begreiflich.

Von der gewaltigen diesjährigen Auswanderungsbewegung hat auch Rotterdam einen erheblichen Theil erhalten und abermals eine beträchtliche Zunahme aufzuweisen. Auf dem Bureau der Staatsaufsichts-Kommission über die Durchreise und Weiterbeförderung von Auswanderern wurden in diesem Jahre

4 414 Niederländer,
13 737 Deutsche und Angehörige anderer Länder,

zusammen 18 151 Personen angemeldet, welche wie folgt ihre Weiterreise bewirkten:

nach Amerika			
von hier direkt nach New-York	16 186 Personen,		
„ „ über London	389 „		
„ „ „ Liverpool	710 „		
„ „ „ Antwerpen	505 „		
„ „ „ Glasgow	33 „		
		17 823	Personen,
nach Brasilien			
von hier über Liverpool	29 Personen,		
„ „ „ Antwerpen	48 „		
		77	„
nach dem Kap der guten Hoffnung			
von hier über London		158	„
nach Australien			
von hier über Liverpool	62 Personen,		
„ „ „ London	31 „		
		93	„
zusammen wie oben		18 151	Personen.

Die Zahl derjenigen, welche ohne Anmeldung bei der Kommission hier durchpassirt sind, ist auf etwa 4000 zu schätzen. Ueber die Zahl der Deutschen, von den Angehörigen anderer Länder getrennt, ist keine genaue Angabe zu erhalten, doch wird das Verhältniß der Vorjahre in dieser Beziehung gelten können.

Was den Schiffbau von Segelschiffen angeht, so ist das im Vorjahre darüber Berichtete nur zu wiederholen; die Lage der Zimmerwerfte bleibt eine klägliche, auch hat sich unsere Handelsflotte abermals durch Verkauf einiger Segelschiffe vermindert.

Ueber das Etablissement Fyenoord ist zu berichten, daß es mit der Vervollkommnung seiner Einrichtungen stets fortfährt. Was an Arbeiten noch vorlag, wurde erledigt und mit neuen begonnen.

Brennereien haben in diesem Jahre wiederum nicht glücklich arbeiten können. Der hohe Stand der Roggenpreise brachte der

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 II. S. 403.

Bereitung des Malzweins in den ersten 8 Monaten nur Verlust, der erst später in einer Preissteigerung dieses Erzeugnisses einigermaßen Ausgleichung fand. Die Ausfuhr von Genever war zwar nicht unerheblich doch auch nicht stärker wie im Vorjahre.

Bierbrauereien hatten bei dem langdauernden strengen Winter und höchst wechselvollen Wetter in den Sommermonaten über Absatz zu klagen, dazu stand im Herbst die Gerste hoch im Preise, auch der Hopfen höher, welche Umstände natürlich zu Gewinnschmälerung führten.

Die Essigfabrikation betreffend, empfand Biereſſig mehr und mehr die Konkurrenz des billigeren Schnelleſſigs und sah sich nur auf inländischen Absatz beschränkt; Schnelleſſig hatte einige Ausfuhr nach dem Auslande aufzuweisen.

Bleiweißfabriken blieben das ganze Jahr hindurch regelmäßig beschäftigt, ungeachtet der scharfen Konkurrenz des Deutschen und Belgischen Fabrikats, welches, wenn auch weniger vorzüglich, sich doch billiger herstellt.

Was Zuckerfabrikation angeht, so hat unsere Zuckerfabrik in Delfshaven, das ganze Jahr hindurch unausgesetzt beschäftigt, mit erfreulichem finanziellen Ergebnisse gewirkt und für Ausfuhr sowohl wie inländischen Konsum genügenden Absatz gefunden; mit 325 Arbeitern verarbeitete sie 24 381 388 Kilogramm Rohzucker. Andere Fabriken dagegen klagen über den widrigen Einfluß des Accisegesetzes auf die Einfuhr und das Geschäft in Kolonialzucker. Die Ausfuhr von raffinirter Waare aus Niederland betrug

in diesem Jahre	62 000	Tons,
gegen	64 000	„ in 1880,
und	66 500	„ „ 1879.

Der Handel in inländischen Produkten giebt nicht eben zu besonderen Betrachtungen Anlaß, wiewohl er wichtig und der Wohlfahrt unserer Landesbevölkerung ebenso sehr, wie unserem Platze ersprießlich ist, speziell was den Absatz in Feld- und Gartenprodukten nach England angeht, der mehr und mehr an Umfang gewinnt.

Krapp. Die Frage blieb das ganze Jahr rege, so daß der kleine Ertrag von 1880 bald fast gänzlich geräumt war und das Geschäft sich meistens auf alte übergemahlene Waare zu beschränken hatte; Vorräthe davon sind denn auch erheblich gemindert und Preise bleiben behauptet. Gegen Mitte Oktober kamen die ersten Partien neuer Waare auf den Markt, boten indeß viel Abweichung in Qualität dar; was später angeführt wurde, bestand in meistens sehr guten bis schönen Qualitäten. Reichliches Angebot, zumal als später im Dezember die Bauern wegen Geldbedarfs dringend zu verkaufen wünschten, bewirkte Preisrückgang, wodurch nun wieder die Kauflust angefacht wurde und größere Umsätze statt fanden, in Folge deren ein guter Theil der neuen Ernte die auf 900 Fässer zu schätzen ist, in feste Hände überging. Die Vorräthe von alter Waare sind unbedeutend höchstens ..... 300 Fässer,
von übergemahlener ..... 2000 „
hierzu die neue Ernte ..... 900 „
ergiebt einen Vorrath von ..... 3200 Fässern.

Viele Distrikte haben in Folge erlittener Verluste und der Konkurrenz des künstlichen Alizarin die Krappkultur vorläufig aufgegeben, und in den übrigen wird sie nur in geringem Umfange fortbetrieben.

Flachs. Das Jahr begann für diesen Artikel unter günstigen Aussichten bei mäßigen Anfuhren und sich gut haltenden Preisen. Da das 1880er Geschäft den Landleuten nicht ungünstig gewesen war, hatten diese zu einer größeren Aussaat in 1881 Veranlassung genommen und wurden etwa 21 000 Hektaren,

gegen 18 000 „ in 1880
und 16 876 „ „ 1879

besät. Unter günstigen Witterungszuständen gereift, versprach das Gewächs besonders in den südlichen Provinzen einen guten Ertrag, rechtfertigte diese Hoffnung jedoch nicht, da der später eingefallene Regen die trockene Einsammlung hinderte und die Halme arg angriff. Die Preise des neuen Flachses, wiewohl anfänglich nicht hoch, liefen nach und nach zurück, und viel blieb unverkauft, da auch der Absatz nach auswärts zu wünschen übrig ließ.

Butter und Käse. Das Ergebniß war geringer als im Vorjahre und die Preise niedriger. Folgendes sind die Durchschnittspreise von

Käse:

Goudaer	31	bis 33	Gulden	pro	50	Kilogr.
sogenannter Englischer	31	„ 32	„	„	„	„
Leidener	24	„ 25	„	„	„	„
Kumin	19	„ 20	„	„	„	„
Butter:						
von April bis 1. September.	62	„ 66	„	„	40	„
Herbstbutter	76	„ 80	„	„	„	„

Handel in ausländischen Produkten. Ueber die hervorragendsten Artikel ist Folgendes zu berichten.

Kaffee. Das Jahr eröffnete mit einem Preise von 38½ Cents pro ½ Kilogramm für gut ordinär Java. Dieser Preis lief allmälig zurück bis 33¾ Cents in der Regierungsauktion von Mai, worauf durch Frage für Bedarf auf allen Hauptmärkten eine Steigerung erfolgte, die in der Juniauktion 37 Cents bedang und, freilich mit etwas Mühe, auch noch in der Augustauktion diesen Preis behauptete. Seitdem trat ein abermaliger Rückgang ein, mit nur kurzer Unterbrechung im Dezember, und schloß das Jahr zu 34½ Cents pro ½ Kilogramm für die gedachte Sorte. — Bei Privaten im Niederland betrug in diesem Jahr:

	die Einfuhr.		der Vorrath Ende Dezember.	
von Java-Kaffee	203 700	Ballen,	74 900	Ballen.
„ Padang-	400	„	200	„
„ Macassar-	58 900	„	31 200	„
„ Ceylon-	300	„	—	„
„ verschiedenen Ostindischen-	8 600	„	2 200	„
„ Santons-	37 600	„	1 600	„
„ La Guayra-	1 700	„	—	„
„ verschiedenen Westindischen-	4 300	„	700	„
	315 500	Ballen,	110 800	Ballen.

Hiernach ergeben die fremden Sorten eine erhebliche Anfuhr in Santos-, der willige Abnehmer fand und noch höhere Ziffer aufzuweisen gehabt hätte, wenn nicht die gesteigerten Forderungen im Produktionslande dem Bezuge hindernd entgegen getreten wären. — Die Ablieferungen bei der Niederländer Handels-Maatschappy und Privaten zusammen betrug in diesem Jahr

1 215 162 Ballen,
gegen 1 239 446 „ und 278 Fässern im Vorjahre;

der Vorrath auf Empfangszettel und unverkauft bei der Handels-Maatschappy und Privaten lagernd

Ende Dezember 1881	556 300	Ballen,
gegen	489 000	„ Ende Dezember 1880,
und	377 200	„ „ „ 1879.

Zucker, roher. Ungeachtet die Preise ziemlich schwankten, war das Ergebniß der Umsätze in diesem Artikel nicht ungünstig zu nennen; übrigens äußerte sich keine lebhafte Spekulation, so daß nur Frage für den Konsum den Markt beherrschte. Nach einigen Schwan-

kungen trat im April bedeutende Steigerung ein, worauf jedoch im Sommer, auf günstige Berichte über die bevorstehende Rübenernte und frühe Ankünfte von Java, eine Flaue folgte, die im November, als jenen Ernteberichten, insbesondere was Oesterreich und Rußland betrifft, widersprochen wurde, einer abermaligen Steigerung Platz machte, deren erhöhter Standpunkt sich jedoch nicht hielt. Der Preis von Java Nr. 14 schwankte zwischen 31 Gulden pro 100 Kilogramm zu Anfang des Jahres und 33 Gulden pro 100 Kilogramm zu Ende des Jahres. — Die Einfuhr von Rohzucker stellt sich folgendermaßen:

	1881.	1880.
Java- bei der Niederländischen Handel-Maatschappy	552 Tons,	1 894 Tons.
Java- bei Privaten	22 713 „	21 280 „
Surinam- bei der Niederländischen Handel-Maatschappy	782 „	991 „
Surinam bei Privaten	176 „	395 „
fremder Kolonial-	3 626 „	6 221 „
Einfuhr und Produktion von Rübenzucker	127 864 „	130 961 „
verschiedener und raffinirter	1 664 „	1 745 „
Zusammen	157 377 Tons,	163 487 Tons.

Die Ausfuhr von Rohzucker betrug in diesem Jahr:
21 972 Tons,
gegen 20 003 „ im Vorjahr,
von ersteren wurden 10 680 Tons nach Belgien exportirt. Die Ausfuhr von raffinirtem Zucker ist bereits oben unter dem Artikel Zuckerfabrikation aufgeführt worden.

Reis. Der Import auf unserem Platze, so wie in Niederland überhaupt war viel beträchtlicher als in den beiden Vorjahren. Das Englisch-Ostindische Produkt, welches die überwiegende Masse ausmacht, wird gewöhnlich schon segelnd von den Reisschälmühlenbesitzern gekauft und bei Ankunft unmittelbar nach den Mühlen geschafft; bloß der Java-Reis kommt hier an den Markt.

Die Einfuhr betrug in:	1881. Ballen.	1880. Ballen.	1879. Ballen.
Java-	73 200	66 400	63 500
Englisch-Ostindischer-	1 451 600	922 600	897 600
Japanischer-	—	—	83 500
Zusammen	1 524 800	989 000	1 044 600

Indigo. Java. Da Ausfuhr und Frage fast während des ganzen Jahres in stetem Gleichgewicht standen, erfuhren die Preise keine sonderlichen Fluktuationen; das Geschäft war indeß im Ganzen genommen ein ziemlich belebtes und gesundes, und liefen die hauptsächlichsten Aufträge von Rußland ein, während Frankreich, Deutschland und Oesterreich ziemlich regelmäßig bezogen. Die importirten Partien boten im Allgemeinen sehr gute bis schöne Qualitäten dar. — In Bengal- betrug der Umsatz auf unserem Markte nur etwa 200 Kisten, wovon 131 Kisten in neuer Anfuhr bestanden; das Geschäft darin war träge.

Zinn bezeichnete sich durch eine beträchtliche Preissteigerung; der Bedarf scheint größer wie die Zunahme der Produktion zu sein. Das Jahr begann mit einem Preise von 54¾ Gulden und schloß zu 67¼ Gulden pro 50 Kilogramm für Banca. Die Niederländer Handel-Maatschappy verkaufte in ihren zweimonatlichen Auktionen:
140 380 Blöcke Banca-,
gegen 116 438 „ „ im Vorjahre.
Der Import von Billiton- 93 886 Blöcke,
gegen 125 371 „ im Vorjahre.

Häute. Die Anfuhr von Java-Häuten stand gegen die vorjährige weit zurück, auch von Calcutta- und Ostafrika war sie schwächer; die Preise gingen dabei nicht unbedeutend in die Höhe.

Thee. Der Import von Java-Thee überstieg den vorjährigen und betrug 37 200 Kisten in 1880/81,
gegen 32 300 „ „ 1879/80,
ungeachtet dessen hielten die Preise sich gut, da denn auch der Absatz nach auswärts weit größer als im Vorjahr sich stellte. Von Chinesischem Thee war gleich den früheren Jahren die Anfuhr nicht groß, nämlich 13 000 Viertelkisten; der hiesige Bedarf darin versorgt sich meistens auf dem Londoner Markt.

In Gewürzen fand vermehrte Zufuhr statt, auch war das Geschäft darin belebt bei behaupteten Preisen für Muskatnüsse und Macis, dagegen Preisrückgang für Nelken.

Tabak. Das Geschäft litt stark unter dem Einfluß der Monopolfrage in Deutschland, so wie dem hohen Eingangszolle daselbst. Die Preise von Java- und Sumatra-Tabak haben dadurch einen bedeutenden Rückgang empfunden, was auch auf die Kultur dieses Gewächses auf Java zurück wirkt; übrigens fiel die 1880er nicht befriedigend aus. — Sumatra-Tabak wurde stark importirt. Frage für die Französische Regie, weiter für England und Belgien konnte den geschwächten Absatz nach Deutschland nicht aufwiegen. In Amerikanischem Tabak war die Frage eben so wenig belebt.

In Baumwolle folgte unser Markt im Allem der Richtung der Hauptmärkte dieses Artikels, und waren die Preise beim Jahresschluß etwas niedriger wie zur selben Zeit des Vorjahres. Die Hauptmasse der Ankünfte war wie gewöhnlich für den Transit bestimmt.

Das Geschäft in Fettwaaren nahm meistens einen geregelten Lauf ohne besondere Lebhaftigkeit.

Von Südseethran fehlten Anfuhren.

Von Margarin trafen etwa 66 000 Fässer oder 10 Millionen Kilogramm aus Amerika ein, weiter beträchtliche Sendungen aus Oesterreich und Frankreich.

Von Palmöl stellte sich der direkte Import nur auf 1 936 000 Kilogramm, ungefähr die Hälfte des Vorjahres;

von Palmkernen nur auf 2649 Tons, gegen 5293 Tons im Vorjahr;

von Grundnüssen nur auf 2417 Tons, gegen 4240 Tons im Vorjahr;

von Grundnußöl wurde dagegen ein beträchtliches Quantum eingeführt.

Petroleum lieferte einen Import von 193 000 Fässern gegen 215 000 Fässern im Vorjahr. Das Geschäft war mitunter lebhaft, und Umsätze fanden zu Preisen zwischen 12 und 9 Gulden statt, wobei die Importeure meistens Verlust hatten.

Getreide, ausländisches. Wiewohl unser Markt den Einfluß der Spekulation in Amerika zu fühlen hatte, war doch bei bedeutenden Anfuhren das Geschäft im Ganzen als befriedigend zu betrachten. Die Anfuhren an der Maas betrugen:

	1881. Last.	1880. Last.	1879. Last.
Roggen	62 803	80 300	134 823
Weizen	101 371	100 323	103 393
Gerste	42 290	39 903	39 356
Mais	23 450	28 748	8 259
Buchweizen und Buchweizengrütze	10 142	8 038	13 558
Hafer	40 510	17 274	36 042
Erbsen	1 850	2 250	2 759
Leinsamen	22 837	21 969	20 166
Oelsamen	1 800	—	—

Folgende Aufstellung giebt eine Uebersicht der Einfuhren der hauptsächlichsten Artikel unseres Marktes im Jahre 1881:

Baumwolle, einschließlich Transit	91 065 Ballen,
Blei	40 000 Blöcke,
Fettwaaren: Norwegischer Leberthran	1 525 Tonnen,
Palmöl	38 720 Ctr. von 50 Kilogr.,
Harz, Amerikanisches	33 000 Fäßchen,
Häute: Ostindische Kuh- und Büffel-	113 577 Stück,
Westindische	28 000 „
Indigo: Java-	2 025 Kisten,
Bengal-	131 „
[1]) Kaffee: Ostindischer	1 233 900 Ballen,
Westindischer	43 700 „
[1]) Pfeffer	7 400 „
Petroleum	193 325 Fässer,
Quercitron	2 300 Ballen,
[1]) Reis, Ostindischer	136 500 Tons v. 1000 Kilogr.
Salpeter	6 000 Ballen,
[1]) Spezereien: Muskatnüsse	387 400 Kilogramm,
Macis	110 800 „
Nelken	121 600 „
Tabak: Amerikanischer	4 634 Fässer,
verschiedener	9 877 Seronen 2c.
Java- und Sumatra-	74 337 Packen,
[1]) Thee: Java-	36 100 Viertelkisten,
Chinesischer	13 000 „
[1]) Zinn: bei der Niederl. Handel-Maatschappy	135 592 Blöcke,
Billiton	93 886 „
[1]) Zucker: Java-	23 260 Tons v. 1000 Kilogr.
auswärtiger Kolonial-	3 626 „ „
Rübenzucker, einschl. Inländischer	127 864 „ „
Zusammen	157 377 „ „

Was unsere Schifffahrt unter Niederländischer Flagge angeht, so wurde die Dampfschifffahrt von Rotterdam auf England und Frankreich in gewohnter Weise fortbetrieben; auf Frankreich hatte sie selbst eine nicht unerhebliche Zunahme.

Die Javafahrt wird noch fortwährend durch Segelschiffe unterhalten, welche dieses Jahr lohnende Retourfrachten erhielten, ferner durch die Dampferlinie des Rotterdamer Lloyd, diese bisher mit vierwöchentlichen, nun jedoch dreiwöchentlichen Abfahrten.

Der hiesigen Niederländisch-Amerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft gereichte der bedeutende Auswandererandrang zum großen Nutzen; auf 36 Reisen nach New-York wurden 16 989 Reisende (Auswanderer und andere Reisende) außer den Waarenladungen befördert. An ausgehender Ladung war kein Mangel, die Retourfracht dagegen niedrig.

Bestand der Rotterdamer Rhedereien in diesem Jahre an Seeschiffen:

41 Dampfschiffe und 40 Segelschiffe, messend 79 073 Reg.-Tonnen,
gegen 35 „ „ 44 „ „ 64 590 „ „ in 1880,
und 33 „ „ 49 „ „ 64 551 Reg.-Tonnen in 1879.

[1]) Einfuhr in den Niederlanden zusammengenommen.

Uebersicht der im Jahre 1881 in Rotterdam einklarirten Seeschiffe.

	Segelschiffe.	Dampfschiffe.	Zusammen Schiffe.	Kubikmeter Raumgehalt.
Aus Europa:				
Belgien	—	8	8	11 642
Dänemark	3	1	4	2 780
Frankreich	49	164	213	152 203
Griechenland	1	2	3	3 239
Großbritannien u. Irland	163	1780	1943	2 359 231
Hansastädte	14	67	81	77 369
Italien	4	3	7	8 053
Niederlande	30	3	33	10 578
Portugal	1	3	4	4 722
Preußen	22	51	73	85 473
Rußland	73	233	306	492 706
Spanien	6	415	421	726 306
Europäische Türkei und Donauländer	1	31	32	78 193
Schweden und Norwegen	61	48	109	74 066
Aus Asien:				
Britische Kolonien	25	8	33	102 146
Niederländische Kolonien.	23	16	39	134 158
Siam	1	—	1	2 442
Asiatische Türkei	2	2	4	5 115
Aus Afrika:				
Britische Kolonien	2	—	2	1 214
Französische Kolonien	1	25	26	63 546
Liberia	1	—	1	607
Portugiesische Kolonien	6	—	6	5 063
Westküste von Afrika	19	3	22	19 800
Aus Amerika:				
Argentinien	1	—	1	753
Bolivia	3	—	3	3 967
Brasilien	2	—	2	1 468
Britische Kolonien	15	2	17	24 954
Hayti und St. Domingo	26	—	26	25 397
Mexiko	7	1	8	5 885
Peru	22	—	22	34 920
Spanische Kolonien	1	—	1	691
Uruguay	2	—	2	1 636
Venezuela, Columbia 2c.	1	—	1	485
Vereinigte Staaten	146	69	215	530 709
Aus Australien:				
Britische Kolonien	4	—	4	3 957
	738	2935	3673	5 055 474

Zusammen:

738 Segelschiffe von 699 598 Kubikmetern Raumgehalt,
2935 Dampfschiffe „ 4 355 876 „ „

3673 Schiffe von 5 055 474 Kubikmetern Raumgehalt,
oder 2 287 590 Register-Tonnen in 1881,
gegen 3510 Schiffe von 2 209 170 „ „ „ 1880,
und 3438 „ „ 2 122 329 „ „ „ 1879,

VI.] # Groningen.

Jahresbericht für 1881.[1])

Das Jahr 1881 brachte in der schlechten wirthschaftlichen Lage nur wenige Aenderung. Es zeigte zwar in einigen Hinsichten Resultate, welche an und für sich als sehr befriedigend zu betrachten sind, und man kann sogar nicht verneinen, daß eine Wendung zum Bessern ihren Anfang genommen hat, die Besserung äußerte sich aber vorläufig nur in beschränktem Maße und nur nach einzelnen Richtungen. Der Rückgang während der letzten Jahre in den meisten wirthschaftlichen Kreisen hat die Unternehmungslust so sehr gelähmt und das Vertrauen vermindert, daß es einer längeren für Handel und Landwirthschaft günstigen Zeit bedarf, um dem geschwächten wirthschaftlichen Organismus ein neues frisches Leben zu geben. Trotz einiger Besserung also konnte es nicht fehlen, daß viele sowohl landwirthschaftliche als industrielle und Handelsunternehmungen im langen Kampfe gegen die mißlichen Verhältnisse erschöpft zu Grunde gingen. Mancher Landwirth konnte die Pacht oder die Zinsen seiner hypothekaren Schulden nicht bezahlen und war gezwungen, sein Gut zu verlassen und es dem Landherrn oder dem Gläubiger zu übergeben. Auch einige Kaufleute konnten trotz starker Anstrengung ihr Geschäft nicht aufrechthalten, was aufs Neue zur Verschärfung des Mißtrauens und vermehrter Zurückhaltung mahnte.

Kommunikationsmittel.

Der Verbindungskanal vom Groninger Stadtkanal bis zur preußischen Grenze wurde im Laufe des vorigen Jahres vollendet und wird jetzt schon durch viele kleine Schiffe befahren, welche besonders den grauen Torf von hier nach Preußen für die dortigen Torfstreu-Fabriken aus- und Eichenholz von Preußen hier einführen. Dieser letzte Artikel wurde früher via Delfzyl, Termunterzyl oder Statenzyl importirt.

Die vorbereitenden Maßregeln für den Bau des Kanals, Coevorden—Alte Picardie, sind jetzt so weit gefördert, daß bald die Verdingung stattfinden kann. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird dieser Kanal, was das Niederländische Gebiet betrifft, im Laufe dieses Jahres fertig werden. Auch für den Bau des Kanals Almelo—Nordhorn wird man noch in diesem Jahre zur Verdingung übergehen können.

In der letzten Zeit wurden auch die Pläne zur Verbesserung und Fahrbarmachung der Moersloot (eines kleinen Kanals auf der Grenze der Provinz Groningen und des Königreichs Preußen) wieder angeregt.

Der Bau der Eisenbahn Groningen—Delfzyl wurde im vorigen Jahre verdungen. Die Bahn wird aber wahrscheinlich nicht vor Ende des Jahres 1883 dem Verkehr übergeben werden können.

Die inländische Dampfschifffahrt auf Amsterdam und Rotterdam durch die Provinz Friesland und über die Südersee stellt stets einen regelmäßigen und regen Verkehr zwischen dieser Provinz und Holland her.

Handel und Industrie.

Aus den folgenden neulich veröffentlichten Tabellen geht hervor, daß der Niederländische Handel in den letzten Jahren sich langsam aber sicher ausdehnt, vorzüglich mit Nordamerika und mit Deutschland.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 116.

a. Allgemeine Einfuhr in Tonnen.

Aus:	1880.	1879.	1878.	1877.
Afrika	56 178	28 600	42 846	98 862
den Verein. Staaten von Amerika	488 031	309 283	312 300	181 410
d. Britischen Amerika	11 871	4 488	—	5 716
Centralamerika	20 587	26 673	14 262	9 907
Südamerika	25 981	39 350	58 107	38 104
Britisch-Ostindien	123 054	108 333	85 316	61 736
China und Japan	—	6 119	15 360	4 668
Niederl. Ostindien	138 546	131 050	161 848	190 708
Belgien	1 717 133	1 684 485	1 642 712	1 611 583
Dänemark	5 304	4 335	5 167	4 113
Rumänien	56 900	41 015	31 730	11 579
Frankreich	64 075	55 253	38 187	47 249
Griechenland	2 030	881	743	266
den Jonischen Inseln	4 492	7 278	5 893	3 986
Großbritannien und Irland	1 162 139	1 093 436	1 094 690	1 117 688
den Hansestädten	63 974	58 768	47 403	40 698
Italien	39 349	32 173	25 297	20 233
Schweden und Norwegen	223 739	236 874	244 849	279 772
Oesterreich	6 111	9 977	567	1 629
Portugal	23 827	14 386	16 036	18 605
Rußland	691 562	937 223	749 212	795 032
Spanien	391 390	181 420	169 303	112 452
der Türkei	22 198	16 013	19 048	18 824
dem Deutschen Zollverein	4 504 603	3 937 405	3 576 471	3 273 385
verschiedenen Ländern	8 499	6 723	5 068	7 777
Zusammen	9 851 573	8 971 541	8 362 415	7 955 892

b. Allgemeine Ausfuhr in Tonnen.

Nach:	1880.	1879.	1878.	1877.
Afrika	5 397	5 498	5 207	5 079
Australien	6	54	—	87
den Verein. Staaten von Amerika	84 896	45 158	25 295	23 647
d. Britischen Amerika	846	1 022	805	34
Centralamerika	3 764	6 379	3 554	2 747
Südamerika	5 926	5 830	2 096	3 686
Britisch Ostindien	1 076	1 022	1 014	1 129
China und Japan	406	361	2 133	1
Niederl. Ostindien	83 260	74 460	78 714	92 169
Belgien	1 629 898	1 382 252	1 331 143	1 106 384
Dänemark	8 917	7 037	12 973	9 080
Rumänien	398	13	135	93
Frankreich	29 441	29 175	23 041	20 711
Griechenland	180	1 676	803	426
den Jonischen Inseln	—	164	2	—
Großbritannien und Irland	502 435	477 966	471 693	481 256
den Hansestädten	43 110	33 996	39 115	41 744
Italien	37 432	15 539	22 163	26 136
Schweden und Norwegen	30 288	26 684	31 973	40 658
Oesterreich	823	79	16	127
Portugal	9 619	7 763	4 619	2 829
Rußland	44 906	43 290	46 900	39 935
Spanien	20 953	5 619	9 411	1 485
der Türkei	1 948	3 023	4 834	2 868
dem Deutschen Zollverein	1 925 165	1 774 241	1 551 626	1 534 255
verschiedenen Ländern	6 030	4 419	6 266	7 729
Zusammen	4 477 120	3 922 720	3 675 891	3 445 305

Bei vorstehenden Tabellen ist zu bemerken, daß die Westindischen Inseln, Mittelamerika, Mexiko, Venezuela, Columbien und Ecuador unter dem allgemeinen Namen Centralamerika zusammengefaßt sind, während unter Südamerika der übrige Theil des Südamerikanischen Kontinents zu verstehen ist.

Der Verkehr seewärts mit Deutschland nach und von diesem Ressort war in 1881 nicht so stark als in 1880, hauptsächlich wegen der geringeren Einfuhr von Kartoffeln und Muscheln aus Deutschland.

Nachstehende Tabellen der während des Jahres 1881 in den Häfen des diesseitigen Distrikts ein- und ausklarirten Schiffe weisen den Verkehr seewärts mit Deutschland nach und geben dabei den Antheil an, welchen die Deutschen Schiffe an der hiesigen Schifffahrt genommen haben.

a. Liste der während des Jahres 1881 in den Häfen Delfzyl, Termunterzyl und Zoutkamp einklarirten Schiffe mit Inbegriff der Schiffe, welche sich an der Küstenfahrt betheiligten.

	Angekommen aus Deutschland.				Angekommen aus den Niederlanden und andern Ländern.		Zusammen.			
	Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Segelschiffe.		Dampfschiffe.	
	Zahl.	Raumgehalt Kubikmeter.	Zahl.	Raumgehalt Kubikmeter.	Zahl.	Raumgehalt Kubikmeter.	Zahl.	Raumgehalt Kubikmeter.	Zahl.	Raumgehalt Kubikmeter.
Niederländische Schiffe.....	317	37 294	7	350	237	108 371	554	145 665	7	350
Deutsche Schiffe.....	658	36 084	60	4 276	45	19 830	703	55 914	60	4 276
Schiffe anderer Länder.....	—	—	—	—	30	20 799	30	20 799	—	—
Zusammen.....	975	73 378	67	4 626	312	149 000	1 287	222 378	67	4 626

b. Liste der während des Jahres 1881 in den Häfen Delfzyl, Termunterzyl und Zoutkamp ausklarirten Schiffe mit Inbegriff der Schiffe, welche sich an der Küstenfahrt betheiligten.

	Abgegangen nach Deutschland.				Abgegangen nach den Niederlanden und andern Ländern.		Zusammen.			
	Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Segelschiffe.		Dampfschiffe.	
	Zahl.	Raumgehalt Kubikmeter.	Zahl.	Raumgehalt Kubikmeter.	Zahl.	Raumgehalt Kubikmeter.	Zahl.	Raumgehalt Kubikmeter.	Zahl.	Raumgehalt Kubikmeter.
Niederländische Schiffe.....	276	30 046	6	250	252	100 377	528	130 423	6	250
Deutsche Schiffe.....	687	45 293	52	2 100	32	14 390	719	59 683	52	2 100
Schiffe anderer Länder.....	—	—	—	—	29	16 557	29	16 557	—	—
Zusammen.....	963	75 339	58	2 350	313	131 324	1 276	206 663	58	2 350

Die große Anzahl Deutscher Schiffe, welche diese Tabellen angeben, waren, mit Ausnahme von 69, nur kleine Fahrzeuge der Binnenfahrt oder Bugsirdampfer von weniger als 50 Kubikmeter Raumgehalt.

Im Ganzen zeigten Handel und Industrie dieses Bezirks während des vorigen Jahres wenig Leben. Große Geschäfte wurden nicht gemacht, und die einzelnen Unternehmer hatten gewiß beim Jahresabschluß keinen großen Gewinn aber auch keinen großen Verlust zu verzeichnen.

Mehr ins Besondere gehend, ist Folgendes zu bemerken:

Hafer wurde weniger ausgeführt als in den vorigen Jahren. England und die Ostseeküsten, wo die Haferernte gute Resultate geliefert hatte, bezogen nur einzelne Ladungen. Nach Frankreich wurde nur eine Ladung abgesandt. Nach Belgien haben jedoch bedeutende Versendungen stattgefunden.

Weizen wurde in bedeutenden Quantitäten eingeführt aus Britisch-Ostindien statt aus Amerika, während von dem früher so gesuchten polnischen Weizen beinahe nichts mehr bezogen wurde.

Roggen wurde nur wenig vom Auslande importirt, da das Bedürfniß an diesem Produkte sich sehr verminderte in Folge der ausgezeichneten Kartoffelernte.

Gerste guter Qualität wurde zu bedeutenden Partien aus dieser Provinz und aus Ostfriesland an die hiesige Börse angeführt. Dies veranlaßte einen regelmäßigen Handel in diesem Artikel nach dem Süden des Landes und nach Belgien.

In Buchweizengrützen, von welchen der Preis während des Sommers fortwährend herabsank, fing man gegen den Herbst stark zu spekuliren an, wodurch sich die Preise sehr erhöhten.

Der Handel in Leinsamen war flau. Nur wenige Ladungen wurden importirt, obschon aus Rußland und Amerika stets Offerten kamen.

Die Qualität von Bohnen der 1881er Ernte ließ viel zu wünschen übrig. Gut trockene Partien kamen beinahe nicht vor. Die Preise blieben niedrig. Nach dem Auslande wurden nur wenige Ladungen abgesandt.

Der Handel in Flachs war ziemlich lebhaft. Die Preise gingen

jedoch gegen den Herbst allmälig herunter und haben sich bis jetzt noch nicht wieder gehoben.

Holz. Für den Holzhandel war das verflossene Jahr noch schlechter als das Jahr 1880. Im Frühjahr war hier ein großer Vorrath gesägtes und bearbeitetes Holz. Da im Ausland, besonders in Schweden, die Holzpreise sich fortwährend niedriger stellten und demzufolge auch hier in stetem Rückgang waren, konnten die Holzhändler mit ihrem Vorrath sehr wenig oder gar nichts verdienen. Die schlechten Zeiten brachten eine Beschränkung des Verbrauchs bis auf das Nothwendige, so daß der regelmäßige Absatz, der in gewöhnlichen Jahren einen bedeutenden Theil des Vorraths aufnimmt, auch sehr verminderte. Die Steigung der Schiffsfrachten im Herbst, welche sonst immer bessere Kauflust und Preiserhöhung zur Folge hat, brachte keine Aenderung. Balken wurden hauptsächlich von Riga und Sundswall eingeführt. Aus Amerika kamen wieder einige Ladungen Rothholz, und von der Ostsee ein paar kleine Partien Eichenholz. — Die Einfuhr von gesägtem und bearbeitetem Holze nimmt regelmäßig zu, zu großem Schaden für die hiesigen Sägereien. Verschiedene Besitzer von Wind-Sägemühlen klagen jetzt schon über Mangel an Arbeit.

Cichorie. Die 1881er Ernte war gut, und die Fabrikanten lieferten gute Waare zu wohlfeilem Preise.

Raps- und Leinkuchen wurden weniger verbraucht als gewöhnlich, da von vielen Landwirthen die Kartoffeln als Viehfutter verwendet wurden. Die Preise dieses Artikels wurden demzufolge fortwährend billiger, und wurde zuletzt die Produktion zu einem Minimum beschränkt.

Rüböl ist jetzt nur ein kleiner, unbedeutender Verbrauchsartikel. Die Oelschlägereien, vor einigen Jahren noch eine sehr ergiebige, blühende Industrie, gerathen in Verfall. Nur die Leinölschlägereien können sich noch halten. Das vorige Jahr produzirten diese aber sehr wenig, so daß der Vorrath Leinöl jetzt nicht groß ist. Indessen haben die Fabrikanten dieses Artikels noch immer gute Nachfrage sowohl für den inländischen Verbrauch als für die Versendung nach Deutschland.

Fette Wolle war vorigen Sommer in großem Vorrath anwesend. Der Handel war aber flau und die Nachfrage gering. Späterhin versuchten die Spekulanten, den ganzen Vorrath in die Hände zu bekommen, was ihnen größtentheils gelang zum Preise von 92½ und 95 Cent pro Kilogramm. Die Preiserhöhung, worauf man gerechnet hatte, kam aber nicht vor Ende November, als sich eine lebhafte Nachfrage für das Ausland zeigte. Einige große Partien wurden verkauft zu 97½ Cents bis 1,05 Fl. — Lange Wolle hatte in November ebenfalls einigen Absatz für das Ausland zum Preise von 1 Fl. 30 Cent bis 1 Fl. 35 Cent pro Kilogramm. Gegen Ende des Jahres gingen aber die Preise wieder 10 bis 15 Cent zurück, so daß sich hier noch ein großer Vorrath dieser Wolle befindet. — Kurze Wolle war zu Anfang des Jahres sehr theuer, da von diesem Artikel beinahe nichts vorräthig war. Sie wurde verkauft bis zu 2 Fl. pro Kilogramm. Später ging es auch mit dieser Sorte wie mit fetter und langer Wolle.

Die Weizenmehl-Fabrikanten hatten fortwährend einen guten Absatz sowohl von Mehl als von Kleien und anderem Abfall. Kleien wurden in großen Quantitäten nach Deutschland und Dänemark verkauft.

Die Fabrikation von Kartoffelstärke und Kartoffelsyrup, eine sehr umfassende Industriebranche in den sogenannten „Fehnkolonien" dieser Provinz, machte das vorige Jahr gute Geschäfte.

Petroleum. Der Preis dieses Artikels stellte sich das ganze Jahr hindurch niedriger bis zu 9 Fl. pro Hektoliter. Dies war nicht im Vortheil der Händler, die zwar einen sehr großen Absatz, aber nur wenigen oder gar keinen Verdienst hatten. Zur Spekulation ist das Petroleum ein sehr beliebter Artikel. Im Laufe des vorigen Jahres wurden auch hier wieder bedeutende Kontrakte abgeschlossen, die beinahe ohne Ausnahme zum Nachtheil der Käufer ausfielen und mit Verlust realisirt werden mußten.

Steinkohle. Die Deutschen Gruben stellten ihren Preis im Laufe des Jahres etwas höher. Dies veranlaßte, daß etwas mehr Kohle aus England bezogen wurde. Im Ganzen war der Kohlenverbrauch im Jahre 1881 geringer als in den vorigen Jahren, hauptsächlich wegen der niedrigen Preise des Fabriktorfs. Dieser letztere Artikel wird seiner jetzigen Wohlfeilheit wegen wahrscheinlich wieder als Heizmaterial in verschiedenen Fabriken dieses Bezirks eingeführt werden, wie dies vor einigen Jahren noch der Fall war.

Bier. Die hiesigen Brauereien arbeiteten fortwährend und mit zunehmendem Absatz. Die im Jahre 1880 hergestellte Groninger Wasserleitung war dieser Industrie besonders vortheilhaft, da nun stets gutes Wasser vorräthig ist. Indessen wurde hier noch sehr viel Deutsches Bier eingeführt. In den meisten Bierbrauereien sucht man durch verbesserte Einrichtungen das Geschäft zu heben. Insbesondere hat die Anlage von Eiskellern zugenommen. Dennoch ist das hiesige Bier bei Weitem nicht so gut als das Deutsche, was hauptsächlich seinen Grund findet in der Thatsache, daß die Leitung der hiesigen Brauereien nicht tüchtigen Brauern anvertraut wird.

Die Tabaks- und Cigarren-Fabrikanten machten im verlaufenen Jahre bessere Geschäfte als im Jahre 1880. Die Cigarrenfabrikanten insbesondere konnten vortheilhafter arbeiten, weil sie, wenn auch das Deckblatt theuer blieb, sehr wohlfeile Einlage gut verwenden konnten, ohne der Qualität zu schaden. — In Folge des in Deutschland erhöhten Einfuhrzolles, pro Kilogramm berechnet, wurde in das sogenannte Blocksystem einige Abänderung gebracht, so daß jetzt für die Ausfuhr nach Deutschland nur dünnere Cigarren gemacht werden.

Schifffahrt.

Die Niederländische Schifffahrt dieses Bezirks nimmt leider von Jahr zu Jahr ab. Ein großer Theil der zu dieser Provinz gehörenden Schiffe ist im vorigen Jahre verunglückt. Den Rhedereien, welche in den letzten Jahren nur schlechte Resultate von ihren Unternehmungen sahen und auch über das Jahr 1881 ihre Abrechnungen mit einem Verlustsaldo abschlossen, mangelt alle Lust, wieder neue Schiffe auszurüsten. Die Zahl der jungen Männer, welche sich der Seefahrt widmen, wird allmälig kleiner, während stets mehre Schiffsleute am Lande andere Beschäftigung ergreifen.

Deutsche Schiffe sind während des Jahres 1881 im Bezirk 56 eingegangen, darunter ein Bugsirdampfer, von ihnen 43 mit Holz, 1 in Folge eines Lecks in Delfzyl, 1 in Ballast. Am Beginn des Jahres waren 13 solche anwesend. Ausgegangen sind 62, davon 15 in Ballast, 23 leer. Am Jahresschlusse waren 7 Deutsche Fahrzeuge anwesend, darunter das leck eingelaufene, von welchen 6 überwinterten.

In Folge des Reichsgesetzes vom 22. Mai 1881 sind die Niederländischen Schiffe vom 1. Januar d. J. ab von der Deutschen Küstenfrachtfahrt ausgeschlossen. Vielleicht werden diese Schiffe von nun an sich mehr an dem Verkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden betheiligen, welcher auch durch Schiffe geringen Raumgehalts unterhalten wird.

Eine Folge des Gesetzes ist sodann die, daß verschiedene Niederländische Schiffe zu Anfang dieses Jahres in das Eigenthum Deutscher Schiffer übergegangen sind.

Landwirthschaft.

Die Niederländische Landwirthschaft ist während der letzten Jahre nicht vorwärts gegangen, und ihre gegenwärtige Lage ist nicht sehr günstig. Die Einfuhr von ausländischem Getreide nimmt fortwährend zu und hat großen Einfluß auf die Gewinnerzeugnisse des Landwirths. — Dieser, getrieben durch die hohen Strohpreise, hält nicht mehr Pferde und Vieh als für seinen Betrieb absolut nothwendig ist. Sein Düngerhaufen wird dadurch jährlich kleiner. Und wenn er nun auch bisweilen etwas Chilisalpeter oder Superphosphat zukauft, reicht dies doch bei Weitem nicht hin, um die Fruchtbarkeit seines Bodens zu behalten.

Das gute Beispiel, in Deutschland gegeben, um den grauen, weniger festen Torf fein zu mahlen und statt Stroh zu Streu für den Stall zu verwenden, hat hier schon Nachahmung gefunden. In der Provinz Drenthe wurde sogar nach dem Deutschen System eine Torfstreufabrik errichtet.

Obschon die Aussichten zu Anfang des vorigen Jahres auf eine ausgezeichnete Ernte in Folge des kalten, trockenen Wetters nicht in Erfüllung gingen, war die Ernte doch bedeutend besser als im vorigen Jahre. Die meisten Produkte gaben einen guten Ertrag. Der Kartoffelbau zeigte ungeheuere Resultate, so wie man seit 35 Jahren nicht erlebt hatte. Bloß der Hafer, ein Hauptprodukt dieser Gegend, gab einen noch nicht mittelmäßigen Ertrag.

Die Kauf- und Pachtpreise der Ländereien sind in den fruchtbaren Gegenden der Provinz Groningen etwas besser geworden; in weniger fruchtbaren Gegenden gingen sie dagegen noch bedeutend herunter.

In der Provinz Drenthe, wo noch ausgedehnte Strecken Haide wüst dahin liegen, wird der landwirthschaftliche Zustand allmälig verbessert durch Holzkultur und Kanalisirung.

Auswanderung.

Die Auswanderung aus den Niederlanden im Allgemeinen und aus diesem Distrikt im Besonderen war voriges Jahr sehr bedeutend. Im Ganzen gingen ungefähr 26 000 Personen, worunter auch viele Deutschen, via Amsterdam oder Rotterdam nach Amerika.

Die Auswanderer gehören beinahe ausschließlich der arbeitenden Klasse an. Die Lage dieser Volksklasse ist hier in vielen Gegenden nicht beneidenswerth. Die Löhne des Feldarbeiters wechseln ab von 50 Cent bis 1 Fl. 50 Cent pro Tag, wovon er sich und den Seinen wenn die Familie etwas zahlreich ist, unmöglich gesunde Nahrung und zweckmäßige Kleidung verschaffen kann. Zu bemerken ist, daß die Auswanderung in den fruchtbarsten Gegenden am stärksten auftritt.

Ermuthigt durch günstige Nachrichten von Freunden und Bekannten, hegen noch sehr Viele Verlangen nach der neuen Welt und werden, so bald sie die nöthigen Reisegelder zu ihrer Verfügung haben, diesem Verlangen nachgeben.

In Folge der Konkurrenz der beiden hiesigen Expeditions-Gesellschaften sind die Tarife für die Reise nach Amerika bedeutend niedriger geworden. Der Fahrpreis von hier via Amsterdam nach New-York ist jetzt mit Inbegriff von Kost und Logis nicht mehr als 50 Gulden.

VI.]

Newcastle on Tyne.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die im Berichtjahre aufgenommene allgemeine Volkszählung ergab für den Newcastler Konsularbezirk eine erhebliche Zunahme der Bevölkerung seit dem Jahre 1871. Hervorragend erscheint dieser Zuwachs bei den folgenden Städten:

	Einwohnerzahl in 1880.	in 1871.
Newcastle	150 121	131 193
Gateshead	65 873	48 627
South-Shields	56 922	45 636
North-Shields mit Tynemouth	43 868	38 941
Jarrow	25 531	18 171
Felling	17 137	13 755
Walker, Wallsend und Willington Quay	21 142	17 153
Blaydon	10 689	8 874
Zusammen	391 283	322 350

Zuwachs in 10 Jahren 21,39 pCt. auf genannte Plätze,
oder 14,43 pCt. auf Newcastle im Besonderen.

Diese Plätze nebst einigen kleineren Ortschaften sind sämmtlich an den beiden Ufern der Tyne, von Newcastle abwärts bis zur Mündung und oberhalb der Stadt bis Blaydon, auf einer Strecke von knapp drei Deutschen Meilen gelegen und bilden den sogenannten „Tyneside"-Fabrikdistrikt, dessen Gesammt-Einwohnerzahl jetzt auf reichlich 400 000 zu schätzen ist. Hierbei sind die ausgedehnten Kohlendistrikte, deren Mittelpunkte weiter vom Fluß entfernt liegen, nicht berücksichtigt.

Abgesehen von dem naturgemäßen Wachsen der Bevölkerung, ist die Zunahme hauptsächlich auf die Ausdehnung, welche im Laufe der letzten zehn Jahre der hiesige Handel gewonnen hat und wodurch neue Arbeitskräfte herangezogen worden sind, zurückzuführen. Es stieg z. B. die Kohlenausfuhr

von 6 035 315 Tons in 1871
auf 7 953 982 „ „ 1881,
oder um nahezu 32 pCt.,

ferner der Werth anderer hiesiger nach dem Auslande verschiffter Erzeugnisse

von 2 263 627 Pfd. Sterl. in 1870,[2])
auf 3 188 827 „ „ 1881,
oder um 41 pCt.,

und so haben alle Industriezweige ähnliche Erweiterungen aufzuweisen.

Das Berichtjahr im Speziellen steht in dieser Hinsicht keineswegs zurück, ungeachtet der vielfach noch mißlichen Handelsverhältnisse und des Druckes, der fortgesetzt auf einzelnen Industriezweigen lastet.

Die Steinkohlenförderung und -Ausfuhr

nahm einen ruhigen und im Ganzen nicht unbefriedigenden Gang; ernstlichen Betriebsstörungen war durch die in Kraft gebliebene

---

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 409.

[2]) Die Werthe vom Jahre 1871, welche stark durch eine Konjunktur beeinflußt wurden, können hier nicht als Vergleich aufgeführt werden. Selbst gegen das Jahr 1870 stehen die Preise jetzt meist noch wohlfeiler.

Wandelskala zur Regelung der Arbeitslöhne vorgebeugt. Die Verschiffungen, welche meist 55 bis 60 pCt. der Gesammtförderung des näheren Distrikts beanspruchen, übertrafen wiederum die Ergebnisse aller früheren Jahre und sicherten der Tyne aufs neue den Ruf des bedeutendsten Kohlenhafens der Welt.

Gesammtausfuhr zur See von der Tyne im Jahre 1881:

	Kohle. Tons zu 20 Ctrn.	Koke. Tons zu 20 Ctrn.
nach London und der einheim. Küste	2 931 107	6 204
„ dem Auslande	5 022 875	234 352
überhaupt	7 953 982	240 556
oder mehr gegen 1880	61 938	1 291

nämlich nach dem Auslande 96 580 Tons Kohle, während die Englischen Verschiffungen einen Abfall von 34 642 Tons zeigten.

Auf Deutsche Häfen kommen davon:

758 594 Tons zu 20 Ctr. Kohle,
oder weniger 15 828 „ gegen das Jahr 1880,

welche Abnahme meist auf Ostseehäfen fällt, theilweise wohl in Folge der ausnahmeweis hohen Frachtraten. Zum Beispiel nahmen:

Swinemünde-Stettin 155 377 Tons, oder 29 437 Tons weniger
Fahrwasser-Danzig.. 53 482 „ „ 15 328 „ als
Kiel ..... 17 724 „ „ 3 364 „ in 1880,

während die Ausfuhr z. B. nach:

Hamburg ..... mit 407 028 Tons um 36 001 Tons gegen 1880
Tönning..... „ 18 202 „ „ 8 070 „ „ 1880

zugenommen hat.

Die Kohlenpreise waren ziemlich beständig und wenn auch etwas besser als im Vorjahre, so doch immer noch recht mäßig. Erst im Herbst, unter dem Einflusse des Aufschwunges, den die Eisen-Industrie genommen, zogen die Preise von Fabrik-, Gas- und Schmiedekohle, sowie Koke, ein wenig an, was bald auch auf Maschinenkohle einwirkte, so daß schließlich eine ungefähre Steigung von 6 bis 9 Pence für das Ton in den Verkaufspreisen gesichert war.

Behufs Feststellung der Arbeitslöhne nach der Wandelskala wurde amtlich ermittelt, daß die Grubenbesitzer folgende Preise im Durchschnitt für alle Sorten Kohle, wie an der Schachtmündung einstehend gerechnet erzielten:

Für das Ton von 20 Engl. Centnern

in Northumberland:

von Januar bis März	4 Schill.	7,99	Pce.,
„ April bis Juni	4 „	8,74	„
„ Juli bis September..	4 „	11,58	„
„ Oktober bis Dezember	4 „	10,92	„

in Durhm:

von Januar bis April....	4 Schill.	8,66	Pce.,
„ Mai bis August.....	4 „	6,33	„
„ September bis Dezember	4 „	7,16	„

Die Verkaufspreise, und zwar einschließlich Ueberführungskosten von den Gruben nach den Ladeplätzen an der Tyne, stellten sich in der zweiten Hälfte des Jahres wie folgt:

Northumberland-grobe Maschinenkohle auf 8 Schill. bis 9 Schill. 3 Pce.,
„ kleine aus derselben „ 2 „ „ 2 „ 6 „
Durham-Gas u. Fabrikkohle auf 6 Schill. 6 Pce. bis 7 Schill. 3 Pce.,
„ kleine Schmiedekohle „ 6 „ — „ „ 7 „ — „
„ Koke ..... „ 13 „ — „ „ 15 „ — „

je nach Sorten,

für das Ton von 20 Engl. Centnern, frei an Bord Seeschiff in der Tyne.

Metallurgische Industrien

gaben — mit Ausnahme der Bleischmelzereien — sichtbare Zeichen, eines neuen Aufschwunges.

Eisen.

Ausfuhr zur See in 1881:

	überhaupt:	gegen 1880:	nach dem Auslande in 1881:
Walzeisen.....	910 940 Ctr.,	Zunahme 287 220 Ctr.,	557 860 Ctr.,
Gußstücke und Maschinentheile	356 120 „	„ 27 380 „	156 860 „
Roheisen.....	94 142 Tons,	„ 12 249 Tons,	85 291 Tns.

(1 Ton zu 20 Ctr.)

Einfuhr von ausländischen Erzen:

in 1881 überhaupt.. 285 650 Tons zu 20 Ctr.,
gegen in 1880 ..... 188 791 „ „ 20 „
oder mehr in 1881.. 96 859 „ „ 20 „

} fast ausschließlich aus Nordspanien und den Mittelmeerländern.

Der Eisen-Industrie wurde durch die Einschränkung in der Förderung von Erzen, welche im Cleveland-Distrikt endlich durchgeführt worden, eine weit gesundere Basis gegeben. In allen Zweigen machten sich in der zweiten Hälfte des Jahres Besserungen bemerkbar; der lokale Konsum in den untergeordneten Industriezweigen gestaltete sich so rege, und die außerordentliche Thätigkeit auf den Schiffswerften und in den Maschinenfabriken beanspruchte so viel Material, daß alle Walzwerke vollauf beschäftigt waren, zumal auch das Ausland mit stärkeren Beziehungen auftrat. Die Preise, welche anfänglich eine weichende Richtung eingeschlagen hatten und im Sommer um 10 bis 15 Schill. für das Ton gefallen waren, stiegen unter solchen günstigen Verhältnissen in den letzten vier Monaten um volle 25 Schill. für das Ton, so daß im Dezember Schiffsbleche 7¼ Pfd. Sterl. und Stabeisen 6½ Pfd Sterl. für das Ton frei an Bord, Tyne galt.

Von Roheisen hat, wie schon in früheren Berichten hervorgehoben, die Tyne keine großartige Ausfuhr aufzuweisen; die Hohöfen des Distrikts arbeiten mehr für die Bedürfnisse der lokalen Industrien. Ausländische Erze fanden dabei wieder ausgedehnte Verwendung, besonders im Etablissement von W. G. Armstrong u. Comp., und zwar in diesem zur Herstellung von Hämatit-Eisen, welches den Haupttheil des exportirten Roheisens bildet.

Blei.

Einfuhr von ausländischem Metall nach der Tyne:

	in 1881:	gegen in 1880:
überhaupt.....	707 020 Ctr.,	Zunahme 69 840 Ctr.,
davon aus Spanien u. Portugal	599 480 „	„ 96 700 „
und u. A. aus Deutschland und über die Niederlande.....	59 800 „	Abnahme 34 980 „

Ausfuhr von Blei in Mulden, Blechen, Röhren, Farben von der Tyne:

	in 1881:	gegen in 1880:
überhaupt.....	762 740 Ctr.,	Zunahme 22 120 Ctr.,
wovon allein nach London und der einheim. Küste, theilweise für die Kolonien, für China 2c.	436 600 „	Abnahme 26 960 „

Ferner ist noch die einheimische Produktion der in der Nähe gelegenen Bleigruben, welche, soweit mit Newcastle in Berührung kommend, auf 300 000 bis 400 000 Engl. Centner geschätzt wird, zu berücksichtigen, wogegen auch wieder der hiesige Distrikt in den zahlreichen Chemikalien- und anderen Fabriken — z. B. für Säurekammern — starke Quanten absorbirt.

Die Preise waren keinen allzustarken Schwankungen unterworfen. Dem niedrigsten Standpunkt für Weichblei, im Mai 14 Pfd. Sterl.

pro Ton, stand im September der höchste, 15¼ Pfd. Sterl., gegenüber. Der anhaltend niedrige Preis dieses Metalles machte es den Grubenbesitzern im Weardale- und Annandale-Bezirk fast zur Unmöglkeit, die Förderung von Erzen aufrecht zu erhalten, so daß zu Ende des Jahres die gänzliche Schließung der Weardale-Gruben, welche allein in den Händen eines Besitzers 61 194 Acres Areal haben, ernstlich in Aussicht genommen wurde. Die Lage dieser Industrie, soweit einheimische Produktion in Frage kommt, muß demnach als recht unbefriedigend bezeichnet werden. Die bedeutenden Bleischmelzereien im engeren Distrikt beruhen jedoch zum großen Theil auf Verarbeitung (Entsilberung und Reinigung) von Spanischem und Griechischem Blei, das bessere einheimische Blei mehr zur Herstellung der Nebenartikel, wie Farben 2c., benutzend, so daß ein möglicher Ausfall aus obengenannten Umständen keineswegs das Fortbestehen der lokalen Schmelzereien in Frage stellt.

Kupfer.

Einfuhr von Erzen, Präcipitaten 2c. nach der Tyne:

	in 1881:	gegen in 1880: Zunahme
überhaupt	15 441 Tons zu 20 Ctr.,	7551 Tons,
und zwar aus Spanien u. Portugal	10 211 „ „ 20 „	2852 „
Norwegen, Schweden	1 880 „ „ 20 „	1515 „
den Verein. Staaten von Amerika	1 881 „ „ 20 „	1881 „
Deutschland und über die Niederlande	830 „ „ 20 „	781 „

Ausfuhr von Blöcken, Blechen 2c. von der Tyne:

	in 1881:	gegen in 1880:
überhaupt	249 420 Engl. Ctr.,	Zunahme 121 940 Ctr.,
davon u. a. nach Deutschland	63 580 „ „ „	19 900 „
nach den Niederlanden	65 440 „ „ „	26 500 „
„ Frankreich	74 140 „ „ „	47 220 „

Zu den eingeführten Erzen 2c. sind noch große Quanten von kupferhaltigen Schwefelerzen, welche nach Verwendung in den Chemikalienfabriken den Kupferschmelzereien überwiesen werden, hinzuzurechnen.

Die Zunahme um beinahe das Doppelte in der Ein- und Ausfuhr von Kupfer aller Art ist bemerkenswerth.

Eine andere Gruppe von Erzeugnissen, welche seit langen Jahren mit der „Tyneside"-Industrie eng verwachsen ist: feuerfeste Ziegel- und Thonwaaren, Mühl- und Schleifsteine, Cement, fand ebenfalls regen Absatz, trotz der überall neu auftauchenden ausländischen Konkurrenz.

Ausfuhr von der Tyne zur See in 1881:

	überhaupt:	davon nach dem Auslande:
Cement	38 447 Tons zu 20 Ctr.,	19 748 Tons,
feuerfeste Ziegel, Retorten und andere Chamottewaaren	116 155 „ „ 20 „	86 669 „
Schleif- und Mühlsteine	9 611 „ „ 20 „	7 139 „

Chemikalien-Industrie.

Zufuhr zur See an Rohmaterial:

Salz:	in 1881:	mehr gegen 1880:
überhaupt	114 094 Tons zu 20 Ctr.,	8649 Tons,
von der einheimischen Küste	101 865 „ „ 20 „	1995 „
aus Deutschland	12 229 „ „ 20 „	6654 „

Schwefelerze:	in 1881:	Abnahme gegen 1880:
überhaupt	140 907 Tons zu 20 Ctr.,	30 087 Tons,
davon allein aus Spanien und Portugal	139 769 „ „ 20 „	31 013 „

Ausfuhr zur See von der Tyne in 1881:

	Crystall-Soda. Engl. Ctr.	Calc. Soda. Engl. Ctr.	Chlorkalk. Engl. Ctr.
überhaupt	2 572 060	1 837 020	629 400
davon u. a. nach:			
der einheimischen Küste	1 153 240	342 860	173 400
den Vereinigten Staaten von Amerika	333 820	508 240	5 200
Deutschland	401 020	372 940	170 640
nach Deutschland und den Niederlanden zusammen	692 100	547 100	282 000

Die Ausfuhr von Chemikalien aller Art stieg von etwa 5¼ Millionen Centner in 1880 auf gegen 6 „ „ im Berichtjahre,[1]) wovon auf obenangeführten drei Hauptstapelartikeln, Crystall- und calcinirte Soda und Chlorkalk, allein mehr als 5 Millionen Centner kommen.

Deutschland mit dem Hinterlande Oesterreich und Polen, dabei Sendungen, welche den Weg über die Niederlande genommen, berücksichtigt, steht dabei an der Spitze, was die Chemikalien-Ausfuhr nach dem Auslande betrifft.

Die auch in den in Rede stehenden Artikeln ersichtliche starke Zunahme der Verschiffungen geht übrigens keineswegs Hand in Hand mit einer gesunden Entwickelung der bezüglichen, für den Distrikt so hochwichtigen Industrie. Nachdem auf letzterer schon seit Jahren ein schwerer Druck gelastet, sanken im Berichtjahre die Preise der meisten Chemikalien um weitere 8 bis 10 pCt., eine wahrhaft erschreckende Entwerthung gegen frühere Jahre.

Zur Vergleichung folgen hier einige Preise, wie dieselben in der Glanzperiode der Chemikalien-Industrie, ferner in dem normalen Jahre 1870, und endlich am Schlusse des Berichtjahres gegolten haben:

	Calcinirte Soda. Grad und Centner. Soda-Asche. Pce.	Cryst. Soda. Ton Raff. Alkali. Pce.	Chlorkalk. Ton von 20 Ctr. Pfd. Sterl.	Chlorkalk. Ton von 20 Ctr. Pfd. Sterl.
zeitweise in 1872/73	2⅞	3½	6½	14½
in 1870	1⅝	2	3½ bis 4	8
im Dezember 1881	1 1/16	1⅜	2½	3⅞

Wenn nun auch im Laufe der Jahre eine weniger kostspielige Herstellungsweise, besonders für Chlorkalk, adoptirt ist, so sind die jetzigen Preise doch geradezu verderblich für die Produzenten. Die Fabriken konnten im Berichtjahre nur mit Aufwendung schwerer Opfer arbeiten, in Folge dessen manchen kleineren Etablissements die Lebensfähigkeit abgeschnitten wurde. Die Ursache dieser bedauerlichen Lage ist nicht weit zu suchen. Außer dem noch immer schleppenden Gange des Welthandels im Allgemeinen wirkten:

1) Eine starke Ueberproduktion. Fast in sämmtlichen Chemikalienfabriken war das Bestreben ersichtlich, durch eine auf das höchste getriebene Massenproduktion die Herstellungskosten der Artikel nach Möglichkeit zu verringern.

---

[1]) Einschließlich chemischer Düngstoffe, etwa 390 000 Ctr. in 1880 und etwa ½ Million Centner in 1881; welcher Artikel in früheren Berichten nicht unter dieser Rubrik aufgenommen wurde.

2) In anderen Gegenden der eingeführten wohlfeilen Herstellungsweisen, namentlich für Soda-Artikel, nach neueren Methoden, welche durch Patente geschützt und der Industrie im Großen nicht zugänglich sind. Uebrigens fehlt auch hier für den sogenannten Ammoniakprozeß die nöthige natürliche Salzsoole, so daß man fortgesetzt auf das kostspieligere Leblancsche Verfahren zur Sodagewinnung angewiesen ist.

3) Die immer wachsende Konkurrenz ausländischer Chemikalienfabriken. Tritt doch jetzt das Deutsche und Französische Fabrikat selbst in Rußland und anderen Gegenden dem hiesigen erfolgreich entgegen.

Diesen schädigenden Ursachen und Einflüssen, welche die hiesige Chemikalien-Industrie gefährden, entgegenzuarbeiten beziehungsweise abzuhelfen, werden allseitig die großartigsten Anstrengungen gemacht, und zwar durch Einführung vermehrter mechanischer Vorrichtungen zur weiteren Beschränkung der kostspieligen Händearbeit; durch Verbesserung der bestehenden Verfahrungsweisen, um Ersparung in den Herstellungskosten zu erzielen, u. s. w. Auch wird man sich theilweise mehr auf Spezialitäten im Chemikalienfache zu legen haben, statt, wie bisher, lediglich auf die allgemeinen Stapelartikel. Die Ausdehnung der Produktion in den einzelnen Werken, um auch durch diese die Herstellungskosten für die einzelnen Artikel zu vermindern, kann übrigens ebenfalls nur den Interessen der Industrie dienen, wenn solches freilich auch auf Kosten der kleineren und schwachfundirten Etablissements geschehen wird. Eine Anzahl der letzteren wird eingehen müssen, wie es im Laufe des Jahres bereits vereinzelt geschehen ist, und in der That haben bis Mitte April 1882 wieder sechs bis acht Chemikalienwerke den Betrieb eingestellt, und von den 23 Fabriken, welche noch vor wenig Jahren bestanden, arbeiten nur etwa 8 oder 10 weiter. Diese umfassen freilich Etablissements, wie die von Allhusens, Tennants, der Jarrow Company u. s. w., deren Jahresproduktion im Einzelnen auf je 1 bis 1½ Millionen Centner Waare gesteigert werden kann.

Es ist nicht zu verhehlen, daß im laufenden Jahre für die hiesige Chemikalien-Industrie die Existenzfrage herantritt, und es steht für das Wohl der Tausende der hierbei Betheiligten zu hoffen, daß sich Mittel und Wege finden werden, diesem wichtigen hiesigen Industriezweige fernere Lebensfähigkeit zu sichern.

Gesammtwerth der Ausfuhr von Waaren

(Kohle und Koke ausgeschlossen)

und zwar nur nach dem Auslande, von der Tyne:

3 188 827 Pfd. Sterl. im Berichtjahre,
gegen 3 069 282 „ in 1880.
Zunahme 119 545 „ oder 3,89 pCt.,

ein immerhin befriedigendes Resultat, wenn berücksichtigt wird, daß andauernd verhältnißmäßig niedrige Preise herrschen und in einzelnen Fällen die Preise sogar noch weiter gesunken sind. Es zeigt zum wenigsten, daß der Newcastler Handel mit dem Auslande quantitativ weitere Fortschritte gemacht hat.

Einfuhrhandel.

Es fehlen in Betreff des Einfuhrhandels leider auch für das Berichtjahr die genaueren Werthangaben. Im Allgemeinen ergiebt sich jedoch klar eine abermalige Ausdehnung. Wie gewöhnlich, nimmt außer den schon erwähnten Rohmaterialien für die verschiedenen hiesigen Industrien, nebst Holz, die Zufuhr von Lebensbedürfnissen den ersten Platz ein.

Holz.

Grubenstützen, Dielen, Latten, Faßstabe ꝛc.:
eingeführt überhaupt 271 931 Loads von 50 Kubikfuß,
oder mehr 42 622 „ gegen 1880,

davon:
aus Schweden u. Norwegen 162 446 „
„ Nordamerika ..... 43 276 „
„ Deutschland ..... 13 726 „

Getreide und Hülsenfrüchte aller Art.

Von einem Gesammtquantum zur See im Berichtjahre von 776 353 Quarters zu 8 Bushels, oder mehr 27 032 Quarters gegen 1880 kamen:
von der einheim. Küste 281 096 Quarters, gegen 203 607 in 1880,
vom Auslande ..... 495 257 „ „ 545 714 „ 1880.

Am stärksten sind betheiligt:
Amerika u. a. mit ..... 230 336 Quarters Weizen,
und 111 717 „ Mais,
Schweden, Norwegen und Dänemark u. a. mit ..... 52 405 „ Gerste,
und 29 342 „ Hafer.

Deutschland ist nur mit 27 171 Quarters, gegen 26 324 Quarters in 1880, betheiligt, während aus Rußland im Berichtjahre sogar kein einziges Quarter Getreide irgend einer Art direkt auf den hiesigen Markt gebracht worden ist.

Mehl.

Eingeführt zur See:

	in 1881.	gegen 1880.
überhaupt.....	949 200 Engl. Ctr.,	940 920 Ctr.,
und zwar:		
von der einheimischen Küste	279 080 „ „	309 140 „
vom Auslande.....	670 120 „ „	631 780 „
und zwar:		
von Deutschland allein....	301 840 „ „	249 140 „

so daß Deutschland nahezu die Hälfte der Zufuhr vom Auslande und fast ein Drittel der Gesammtzufuhr zur See lieferte.

Kartoffeln.

Hierbei ist Deutschland im Berichtjahre nur mit wenigen 460 Centnern vertreten, gegen 219 680 Centner im Vorjahre.

Deutsche Kartoffeln fanden, theilweise in Folge günstiger Frachtverhältnisse, in London einen besseren Markt oder gingen auch nach Amerika. Ueberhaupt kamen zur See nach der Tyne nur ein:
222 740 Centner, gegen 369 820 Centner in 1880,
und zwar diesmal von der einheimischen Küste:
181 220 Centner, gegen 73 460 Centner in 1880.

Butter.

Ueberhaupt zur See eingeführt:
252 020 Engl. Ctr. oder 9390 Ctr. mehr als in 1880,

davon aus Dänemark,
Schweden und Norwegen 235 440 „ „
aus Deutschland nur.... 2 160 „ „

Speck und Salzfleisch

zeigen bei den jetzt ziemlich geregelten Dampferlinien zwischen der Tyne und den Vereinigten Staaten von Amerika eine Zunahme von nahezu 150 pCt. in den direkten Zufuhren aus Nordamerika, nämlich..... 270 140 Engl. Ctr., gegen 119 678 Ctr. in 1880, aus einem Gesammt-
quantum von.... 284 920 „ „ „ 132 887 „ „ 1880.

Schlachtvieh

(lebendes) ausländischer Züchtung wurden im Berichtjahre hier gelandet:

	Rindvieh:	Schafe u. Schweine
überhaupt.....	55 531	64 311
davon allein aus den Skandinavischen Ländern.....	54 823	64 158

Der Bau eiserner Dampfschiffe,

nächst der Kohlenförderung für den Tyne-Distrikt der wichtigste Industriezweig und in Ausdehnung nur dem des Clyde-Bezirks nachstehend, hat abermals bedeutende Fortschritte aufzuweisen. Es wurden im Berichtjahre vom Stapel gelassen:

114 Dampfschiffe von 176 737 Tons Gehalt,
oder 5 „ aber 27 655 „ „
mehr als im Vorjahre.

Auf seegehende Ladungs- und Passagierboote kommen davon:
102 Dampfschiffe und 174 544 Tons;
durchschnittliche Größe also 1711,22 Tons, gegen 1610,64 Tons in 1880.

Für Deutsche Rechnung sind darunter 8 Dampfschiffe, nämlich für Hamburger:

die „Australia"..... von 1603 Reg.-Tonnen,
„ „Amerika" ..... „ 1597 „
„ „Corrientes" .... „ 1318 „
„ „India" ..... „ 1012 „
„ „Polynesia" ..... „ 1675 „

ferner für Bremen:

die „Swei Wongse".. „ 513 „
„ „Stolzenfels" .... „ 1518 „

und für Danziger:

die „Brunette"..... „ 559 „

Obige 102 Dampfschiffe wurden im Laufe des Jahres auf 11 Werften gebaut. Das Palmersche Etablissement allein lieferte 26 Dampfschiffe von 50 127 Tonnen, welche Produktionsfähigkeit wohl unübertroffen dasteht. Dieser genannten Werft entstammt auch das größte hier gebaute Dampfboot, die „Virginian", von 4081 Tonnen (für Liverpool).

Eine solche erstaunliche Thätigkeit auf den Werften begründet sich einestheils in dem erforderlichen Ersatz für die Verluste, welche der Schifffahrt während der besonders schweren letztjährigen Stürme zugefügt worden sind, und für die immer mehr verschwindenden Segelschiffe; dann aber auch in den niedrigen Preisen, wozu Dampfschiffe bei dem noch immer wohlfeilen Eisen- und Arbeitermarkt gebaut und kontrahirt werden können. Dampfschiffe verbleiben in unverminderter Nachfrage, indem unter dem Druck, welcher seit Jahren überall auf dem Handel gelegen, keine genügenden Vorkehrungen getroffen worden zu sein scheinen, der sich stets weiter entwickelnden Ergiebigkeit des Welthandels zu entsprechen.

Alle Werfte stehen in vollster Beschäftigung und haben weitere Kontrakte in Händen, deren Erledigung meist volle zwölf Monate beanspruchen wird.

Eine neue ansehnliche Werft trat ins Leben, und zwar oberhalb der Tyne-Drehbrücke, woselbst ein werthvolles und ausgedehntes Baugebiet geschaffen worden ist. Ebenso gehen die von der North Eastern Marine Engine Company (Stammsitz Sunderland) angelegten großen Maschinenwerkstätten, die an 2000 Arbeitern Beschäftigung bieten sollen, ihrer Vollendung entgegen.

Rhederei.

Zu Ende des Berichtjahres standen in den Zollämtern von Newcastle, North- und South-Shields, als zur Tyne gehörend, registrirt:

624 Dampfschiffe von 268 940 Reg.-Tonnen Gehalt,
395 Segelschiffe „ 112 403 „ „
zus. 1019 Fahrzeuge von 381 343 Reg.-Tonnen Gehalt,

mithin gegen das Vorjahr:

32 Segelschiffe und 16 432 Reg.-Tonnen weniger,
21 Dampfschiffe „ 24 720 „ mehr,

oder insgesammt 11 Fahrzeuge weniger, aber 8288 Reg.-Tonnen mehr.

Das Verhältniß von Segelschiffen zu Dampfschiffen hat sich, wie aus Obigem ersichtlich, abermals weiter zu Gunsten der letzteren verändert, eine Richtung, die von Jahr zu Jahr deutlicher hervortritt.

Vergleichsweise sei hier bemerkt, daß das Verhältniß von Segel- und Dampfschiffen beim Gesammt-Tonnengehalt sich wie folgt stellte:

	Segelschiffe.	Dampfschiffe.
Ende 1871...	82,53 pCt.	17,47 pCt.
„ 1876...	58,81 „	41,19 „
„ 1881...	29,47 „	70,53 „

Bei der Unbeliebtheit, in welcher hierzulande augenblicklich die Mehrzahl der fremden Staatsanleihen und ausländische industrielle Anlagen stehen, hat sich das dadurch entstandene überschüssige Kapital wieder mehr den Rhederei-Unternehmungen zugewandt, vor Allem, da solche Anlagen in letzterer Zeit wieder bessere Rechnung gebracht haben.

Schiffe jeder Art fanden im Berichtjahre meist lohnende Beschäftigung und verdienten gute Frachten, welche einen alle Erwartungen übertreffenden Nutzen brachten.

Die

Schiffsfrachten

gestalteten sich nach allen Richtungen hin entschieden zu Gunsten der Rheder.

Die Frachtsätze nach dem Mittelmeer (Genua 2c.) und dem Schwarzen Meer — mit Rückfrachten von letzterem oder von den Erzhäfen — waren durchschnittlich recht befriedigend, und zogen eine ausnahmsweise starke Anzahl von Dampfschiffen in die betreffenden Fahrten. In den Ostsee-Raten traten Schwankungen und Steigerungen ein, wie solche wohl selten in normalen oder Friedenszeiten vorgekommen sind.

Bei der mangelhaften Ernte in den Ostseeländern und der daraus folgenden Abnahme der Ausfuhr aus den Deutschen Häfen und vor Allem von der Russischen Ostseeküste, war auf keine genügenden Rückfrachten von diesen Gegenden zu rechnen. Die Rheder zeigten somit wenig Neigung, Frachten nach dieser Richtung anzunehmen. Hingegen waren die Kohlenvorräthe in den verschiedenen Ostseehäfen nothwendigerweise zu ergänzen, auch manche große Lieferungen von Kohle, besonders nach Kronstadt, Neufahrwasser, Swinemünde 2c., von Englischen Häusern fest übernommen. Demzufolge begann schon

vor Mitte des Jahres in den Ausfrachten nach der Ostsee eine allgemeine Steigerung, welche im Spätherbst, als sich, mit Bezug auf Kronstadt, herausstellte, daß noch manche Kohlenlieferungen stark im Rückstande waren, sich bis 50 ja 70 pCt. gegenüber den normalen Raten erstreckte.

Die Dampfschifferaten (für Kohle pro Ton von 20 Ctrn.) nach Kronstadt, welche zu Beginn der Saison mit 7 Schill. eröffneten waren seit dem September 9½ bis 11½, ja selbst 13½ Schill.

Die Fracht nach Pillau und Neufahrwasser stieg gleichzeitig von 5½ auf 8 Schill., die nach Swinemünde im Oktober von 6½ auf 8¾ Schill. Selbst die Fracht nach Hamburg nahm zeitweise an dieser Steigerung Theil, indem gegen früher 4½ Schill., im Oktober 7 bis 8 Schill. bezahlt wurden.

Gegen Schluß der Schifffahrt gestalteten sich die Ostsee-Frachten wieder etwas mäßiger.

Schifffahrtsbewegung.

Es klarirten im Berichtjahre seewärts von der Tyne:

	Fahrzeuge.	Gehalt.
	15 660	5 908 886 Reg.-Tonnen,
gegen in 1880	16 301	5 855 171 „

also eine Abnahme von Fahrzeugen um 641, dagegen eine Zunahme im Gehalt um 53 715 Reg.-Tonnen. Durchschnittliche Größe der Schiffe

in 1881 377,32 Reg.-Tonnen,
gegen „ 1880 359,32 „

Die beständig steigende Größe der Schiffe, meist in Folge der fortschreitenden Ergänzung der Segelschiffe durch Dampfschiffe, ergiebt sich auch hier aufs neue.

Aus obiger Anzahl waren begriffen:

1. Auf näheren Küstenfahrten.

Anzahl der Schiffe:	Gehalt: Reg.-Tonnen.	Durchschnittliche Größe: Reg.-Tonnen.
1321	211 976	160,47

2. Auf Fahrten nach anderen Häfen von Großbritannien und Irland, und nach dem Kontinent zwischen Elbe und Brest.

Anzahl der Schiffe:	Gehalt: Reg.-Tonnen.	Durchschnittliche Größe: Reg.-Tonnen.
8612	2 795 767	324,64

3. Auf weiteren ausländischen Reisen.

Anzahl der Schiffe:	Gehalt: Reg.-Tonnen.	Durchschnittliche Größe: Reg.-Tonnen.
5727	2 901 143	506,57

Deutsche Schiffe, welche die Tyne berührten, stehen registrirt:

	in 1881: Anzahl.	in 1881: Gehalt: Tonnen von 2000 Pfd.	gegen in 1880: Anzahl.	gegen in 1880: Gehalt: Tonnen von 2000 Pfd.
Dampfschiffe	186	148 610	155	112 152
Segelschiffe	515	157 260	564	169 949
überhaupt	701	305 870	719	282 101

also, ähnlich wie im obenerwähnten Verhältnisse, im Berichtjahre 18 Fahrzeuge weniger, als in 1880, aber 23 769 Tonnen von 2000 Pfd. mehr, als in 1880, und durchschnittliche Größe der Schiffe:

436,33 Tonnen,
gegen in 1880 392,35 „

Auch mit Bezug auf Deutsche Schiffe stellte sich hier das Verhältniß zwischen Dampf- und Segelschiffen weiter zu Gunsten der ersteren.

Eingekommen sind im Berichtjahre von Deutschen Fahrzeugen:

	Dampfschiffe:	Segelschiffe:	zus. Fahrzeuge:
mit Ladung.....	41	206	247
in Ballast	137	308	445
dazu neu gebaut od. gekauft	8	1	9

Ausgegangen sind, mit Ausnahme von 7 Fahrzeugen, sämmtliche Deutsche Schiffe mit Ladung.

XI.] D'Urban (Port Natal).

Jahresbericht für 1881.[1])

Der Rückblick auf die Entwickelung der Kolonie zeigt im Ganzen kein so erfreuliches Bild als im Vorjahr. Einerseits ist die Mitleidenschaft, in die Natal während des Krieges der Englischen Regierung gegen die Transvaalrepublik gezogen wurde, andererseits ein Ausfall in den Landeserzeugnissen schuld an dieser Thatsache; die gestörten Handelsbeziehungen mit Transvaal während der ersten 4 Monate des Jahres hatten für die Betheiligten schwere Einbußen und Verluste zur Folge, die nur theilweise durch vermehrten Konsum seitens der eingeführten größeren Truppenmassen aufgewogen wurden. Auf der andern Seite hat die Unterhaltung dieser Armee, welche beinahe die Hälfte der einheimischen Bevölkerung zählte, wenn auch eine beträchtliche Summe baaren Geldes dadurch ins Land gebracht wurde, der Kolonie große Opfer auferlegt, indem sowohl der Viehstand sich bedeutend verringert hat, als auch der Anbau von Land zurückgegangen ist, weil viele Farmer sich durch lohnende Transportdienste von ihrer produktiven Beschäftigung abziehen ließen. Noch nachtheiliger ist der Umstand, daß in Folge der Aufgabe Transvaals durch England das Vertrauen im Geschäftsverkehr mit der Republik erschüttert ist. Auch die beständige Agitation zu Gunsten der Eisenbahn von Pretoria nach Delagoa-Bai dient dazu, die hiesige Handelswelt einzuschüchtern.

Was Verkehrsstraßen betrifft, so steht die Kolonie vor einem bedeutenden Schritt vorwärts, indem Submissionen für den Bau einer Eisenbahn von Pietermaritzburg nach Ladysmith ausgeschrieben sind, und ein Abschluß in dieser Angelegenheit in nächster Zeit zu erwarten steht. Die Länge der zu bauenden Bahn wird 118 Englische Meilen betragen, und wird das Unternehmen 1 100 000 bis 1 200 000 Pfd. Sterl. kosten.

Die Einwanderung von Europa zeigt einen erfreulichen Fortschritt, indem sowohl mit theilweiser Unterstützung der hiesigen Regierung als auch auf eigene Kosten ein nach hiesigen Begriffen erheblicher Zuzug stattgefunden hat, der sich vielleicht auf 2000 Seelen veranschlagen läßt, worunter auch eine Anzahl Deutscher. Die Kolonie würde Raum für eine große Anzahl Ackerbauer und Handwerker bieten, doch müssen solche nicht ganz ohne Mittel sein, da die hiesige

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 II. S. 147.

Regierung wohl Land billig an Ansiedler verkauft aber keine Gratis-Verleihungen oder Unterstützungen aussetzt. Gewöhnliche Arbeiter können hier nicht auf Beschäftigung rechnen, denn deren Stelle wird durch die Eingeborenen und von Indien importirten Coolies vertreten, mit deren billigen Lohnsätzen der weiße Mann nicht konkurriren kann.

Die Handelsbewegung der Kolonie ist aus den schon angeführten Gründen geringer als im Vorjahr gewesen. Importe haben im Jahre 1881 1 912 856 Pfd. Sterl. betragen, wogegen das Vorjahr 2 336 584 Pfd. Sterl. aufweist. An dem Ausfall betheiligen sich zumeist Manufakturwaaren und Fabrikate, sowie Wein, Bier und Spirituosen, was den Beweis liefert, daß die Einfuhr früherer Jahre den Bedarf überstieg. Eine starke Zunahme zeigen dagegen Weizen, Mehl, Korn, Reis, Kaffee und Thee, wahrscheinlich in Folge des durch die Anwesenheit der Truppen vergrößerten Begehrs.

Exporte sind in fast gleichem Verhältniß gefallen, was besonders in Wolle und Zucker, unseren Hauptausfuhr-Gegenständen ersichtlich ist; Mais, welcher in früheren Jahren nach dem Kap gesandt wurde, ist letzthin fast ganz von der Liste verschwunden. Was die letzten beiden Artikel betrifft, muß abermals der Verbrauch der hier stationirten Truppen in Betracht gezogen werden, während der Abfall in Wolle wohl großen Theils einer Verminderung des Schafbestandes zuzuschreiben ist.

Der hiesige Bedarf richtet sich fast ausschließlich auf Englische und Amerikanische Fabrikate, doch hat unzweifelhaft die Einfuhr Deutscher Artikel durch die Einrichtung einer monatlichen Verbindung mit Hamburg sehr gewonnen; Glaswaaren, Lampen Möbel, Albums, Konserven, Bier und Cigarren sind die hauptsächlichsten Artikel, welche in nennenswerthen Quantitäten Abgang finden. Von Wolle läßt sich veranschlagen, daß etwa 5000 Ballen jährlich für Deutsche Rechnung verschifft werden, außerdem kaufte indessen die Deutsche Industrie einen bedeutenden Theil der in London zum Verkauf gebrachten Natalwollen.

Der Schifffahrtsverkehr mit unserm Hafen ist während des Jahres von einem sehr guten Stande der Barre begünstigt worden, welcher Schiffen von 12 bis 13 Fuß Tiefgang in der Regel erlaubte, ohne auf der Außenrhede zu leichtern, in den innern Hafen zu kommen. Strandungen haben nicht stattgefunden, und stellt sich die Zahl der hier angekommenen Schiffe auf 392 gegen 378 im Vorjahr, wovon Deutscher Nationalität 27 gegen 30 im Vorjahr. Beschäftigung von hier ausgehend fanden nur 3 Deutsche Schiffe.

I.]

Manila.

Bericht über den Handel und die Schifffahrt der Philippinen, unter besonderer Berücksichtigung der Jahre 1880 und 1881.[1])

Durch Königliches Dekret vom 25. Juni 1881, dessen Wortlaut in der Anlage folgt, ist das Tabaksmonopol aufgehoben. Es wenden sich jetzt der Unternehmungsgeist und das Kapital Spaniens in nie vorher gesehenem Maße den Philippinen zu, und man erwartet hier einen unabsehbaren Aufschwung der Produktion und des Handels.

Das genannte Dekret tritt für den Tabaksbau am 1. Juli 1882 in Kraft, während die Cigarrenfabrikation noch bis zum 1. Januar 1883 Monopol bleibt.

Die Spanischen Kapitalisten haben nicht gezögert, das von der Regierung aufgegebene Gebiet zu okkupiren. Sie haben eine Gesellschaft, die sogenannte sociedad tabacalera, mit einem Grundkapital von 15 Millionen Dollars, wozu 80 000 Aktien zu je 500 Franken bereits in Spanien und Frankreich gezeichnet sind, gebildet und schon vor einigen Monaten ist einer der Direktoren mit einem zahlreichen Verwaltungspersonal und Ingenieuren hier angekommen, um zunächst Ländereien anzukaufen oder mit den Tabaksproduzenten Lieferungskontrakte einzugehen. 500 000 Dollars sind für diese einleitenden Operationen hierhergelegt. In welcher Weise aber die genannte Gesellschaft auf die Dauer arbeiten wird, ist den Gründern selbst noch unbekannt, da die Regierung noch nicht schlüssig geworden ist, ob die Deckung des durch die Aufhebung des Tabaksmonopols im Kolonialbudget entstandenen Defizits von jährlich 3 Millionen Dollars durch einen Ausfuhrzoll auf Blättertabak, oder durch eine allgemeine Erhöhung der Importzölle um 50 pCt. beschafft werden soll. Im hiesigen Handelsstande, dessen Gutachten die Regierung eingeholt hat, sind die Exporteure für zollfreie Ausfuhr des Tabaks; die Importeure dagegen wollen einen hohen Zoll, der für jede Qualität derselbe sein soll; ein Vorschlag geht bis zu 9 Dollars pro Quintal (47 Kilogr.). Sie wollen dadurch die Cigarrenfabrikation im Lande festhalten, von der jetzt 80 000 Menschen als Cigarrenmacher, Kistenmacher und Packer leben. Ohne einen schützenden Ausfuhrzoll würde sich dieselbe nämlich, wie sie glauben, nach Macao, China und Singapore ziehen, wo der Arbeitslohn so wohlfeil ist, daß die Konkurrenz der Philippinen von vornherein unmöglich wäre. Die Regierung wird sich vermuthlich für den Mittelweg entscheiden, den Ausfuhrzoll niedrig genug fixiren, um den Export der ersten Qualitäten von Blättertabak nach den Europäischen Märkten zu ermöglichen, und weitere Deckung in einer mäßigen Erhöhung der Einfuhrzölle und Einführung einer Fabriksteuer für Cigarren suchen. So lange aber die bezügliche Entscheidung noch nicht getroffen ist — es knüpft sich an diese Fragen auch die fernere Erwägung, ob im Norden noch ein Hafen geöffnet werden soll, um den Blättertabak von den Produktionsplätzen direkt verschiffen zu können (nicht, wie bisher, über Manila) —, stehen alle auf das Tabaksgeschäft gerichteten Unternehmungen in der Luft. Neigung zu solchen und besonders zur Einrichtung von Cigarrenfabriken ist auch unter den fremden Kaufleuten (Engländern, Deutschen, Amerikanern und Schweizern) vorhanden, und manche haben sich schon nach Europa gewandt, um dort Kapital zu interessiren.

Inwieweit solche Unternehmungen an und für sich Hoffnung auf Gewinn bieten, welche Aussichten überhaupt sich dem Philippinischen Tabak bei seinem Eintreten in den freien Handel eröffnen, wird aus den weiter unten gemachten Mittheilungen über die bisherige Lage der Tabaksproduktion beurtheilt werden können.

Es dürfte aber keinem Zweifel unterliegen, daß die Aufhebung des Tabaksmonopols auf die allgemeine wirthschaftliche Entwickelung des Landes von außerordentlichem Einfluß sein wird. Das Europäische Kapital zieht eine große Anzahl unternehmungslustiger und intelligenter Leute ins Land, an denen es bisher mangelte. So brachten in früheren Zeiten die Spanischen Postdampfer nur Beamte und Offiziere; seit dem Januar 1882 jedoch weisen die Passagierlisten der ankommenden Dampfer stattliche Reihen von Privatpersonen auf. Viele von ihnen kommen zwar ohne bestimmten Plan und nur von einem allgemeinen Unternehmungsdrang getrieben, es ist aber immerhin erfreulich und ein bedeutsames Zeichen, daß die Philippinen

[1]) Wegen des Jahres 1880 vergl. Hand. Arch. 1881 I. S. 461 und 462, und wegen des Jahres 1879 Hand. Arch. 1880 II. S. 612 und 1881 I. S. 19.

jetzt auch für andere Leute in Spanien ein Interesse haben und nicht mehr allein für stellensuchende Beamte. Die Hauptsache jedoch ist, daß jetzt die volle Entfaltung der vorhandenen Kräfte und die rationelle Ausbeutung des reichen Bodens ermöglicht wird. Früher waren die Bewohner von Isabela und Cagayan unter Anwendung des Stockes gezwungen, Tabak zu pflanzen; andere Früchte, selbst den zum täglichen Unterhalt nöthigen Reis anzubauen, war verboten, und nur etwas Mais durfte gezogen werden, da dessen Kultur nur zwei Monate verlangt und in eine von dem Tabaksbau weniger in Anspruch genommene Zeit fällt. In allen anderen Provinzen, ausgenommen die Visayas, war der Tabaksbau nicht gestattet. In Zukunft wird somit nicht allein der Eingeborene das bauen können, wovon er sich den meisten Nutzen verspricht und wozu sich seine Felder und wirthschaftlichen Mittel am besten eignen, es wird jetzt auch möglich werden, die Doppelkultur von Zucker und Tabak einzuführen, die besonders für große Haciendas vortheilhaft ist, weil dabei ganze Familien beschäftigt werden können, die Kinder beispielsweise zum Ablesen der Raupen vom Tabak. Viele fürchten zwar, daß die Eingeborenen die ihnen geschenkte Freiheit benutzen werden, um gar nicht mehr zu arbeiten, aber die höheren Preise, die seitens der Privatkäufer in Aussicht stehen, und die baare Bezahlung — bis vor 3 bis 4 Jahren zahlte die Regierung lediglich mit Bons, die sie schließlich nur zu 80 pCt. einlöste — werden den nationalen Trägheitshang wohl überwinden. Die Arbeitsscheu der Eingeborenen ist allerdings groß, und eine der wirthschaftlichen Schattenseiten der Philippinen; Chinesische Feldarbeiter können nicht verwandt werden, hauptsächlich weil sie die Hitze nicht aushalten, und ferner wegen der Feindseligkeit der Indier. Die Einführung von Maschinerien, vorzugsweise für die Zuckerproduktion, ist daher angezeigt.

Die Bevölkerung der Philippinen betrug nach der Zählung von 1876 6 173 632 Seelen; eine neue Aufnahme, die Ende 1880 stattfand, deren Resultate aber noch nicht veröffentlicht sind, soll 9 Millionen ergeben haben, ein Zuwachs, der trotz der starken natürlichen Vermehrung der Bevölkerung nur durch die Annahme erklärt werden kann, daß die erste Zählung mangelhaft gewesen sei. Die Konsumfähigkeit des Volkes steigert sich von Tag zu Tag, und eine stetig fortschreitende Angewöhnung an die Bedürfnisse des Europäischen und civilisirten Lebens ist in allen Schichten des Volkes bemerkbar.

Der Unterschied zwischen heute und vor fünf Jahren wird von den älteren Residenten als ein geradezu erstaunlicher bezeichnet. Die Produktion hat sich in dieser Periode, wie ein Blick auf die Tabelle 1 im Anhang nachweist, beinahe verdoppelt, und zwar hauptsächlich, wie an betreffender Stelle zahlenmäßig gezeigt werden wird, in Folge des Aufschwungs der Zucker- und Hanfkultur. Die Einfuhr ist im Durchschnitt immer geringer gewesen, als die Ausfuhr, wie aus dem Vergleich der Tabellen 1 und 2 hervorgeht, und die letztgenannte zeigt insbesondere — da die Philippinen keine Staats- und Aktienschulden (bis Ende 1881) haben —, daß in dem Zeitraume 1876 bis 1881 das Baarvermögen des Volkes um mehr als 9 Millionen Dollars gewachsen ist. Möglich und zu wünschen ist, daß dieses Kapital, welches mit älteren Schätzen größtentheils in Gestalt von Spanischen Dublonen unproduktiv in den Truhen der Indier und Mestizen schlummert, unter der neuen Aera ans Tageslicht kommt und zu wirthschaftlichen Zwecken verwendet wird.

Die Unternehmungen, welche in den letzten fünf bis zehn Jahren sowohl von Seite des Staats als auch von Privaten im Interesse des Handels, der Volkswirthschaft und des Gemeinwohls geschaffen oder jetzt in Vorbereitung sind, verdienen alle Anerkennung. Während vor der genannten Zeit regelmäßige Verbindungen mit der Außenwelt gar nicht existirten, und der Verkehr, selbst mit dem benachbarten Hongkong, noch vielfach auf die Segelschifffahrt angewiesen war, besteht jetzt zwischen hier, Barcelona und Liverpool eine auch Singapore berührende Dampferlinie mit regelmäßigen monatlichen Fahrten, und ferner eine zweite, monatliche, von der Kolonie subventionirte Verbindung mit Singapore. Privat-Dampfer fahren regelmäßig wöchentlich zwischen hier, Hongkong und Amoy, und alle wichtigeren Küstenplätze sind mit Manila durch Dampf verbunden. Seit dem 2. Mai 1880 sind die Philippinen auch mit dem großen Welt-Telegraphennetze in Verbindung. Eine Wasserleitung ersten Ranges wird im Sommer 1882 Manila mit gutem Trinkwasser versorgen. Mächtige Baggermaschinen für den Fluß Pasig sind auf dem Wege hierher. Im Laufe des Jahres wird die Anlage von Pferdebahnen begonnen, welche die Stadt durchziehen und mit Cavite und den anderen anliegenden Ortschaften in Verbindung bringen werden. Eine projektirte Eisenbahn von Manila durch die reichen Provinzen Tondo, Bulacan, Pampanga, Tárlac und Pangasinan ist schon größtentheils tracirt. Im Hafen von Subic, nördlich von der Manila-Bay, zwischen Batan und Zambales, sind seitens Privatunternehmer Vorarbeiten im Gange behufs Anlage von großen Trockendocks.

Von den dem fremden Handel geöffneten Häfen ist Manila der bedeutendste und für den Import der einzige Stapelplatz der Philippinen.

Cebú exportirt hauptsächlich Hanf und etwas Zucker, direkte Importation hat es nicht; ebenso ist Iloilo bloß als Zucker-Exporthafen wichtig. Gelegentlich werden allerdings Maschinerien für die Zuckerproduktion direkt dorthin verladen, um dem Hafenzoll von 2 pCt. des Werthes, der in Manila erhoben wird, zu entgehen.

Die ebenfalls dem fremden Handel geöffneten Häfen Sual und Zamboanga sind ganz ohne Bedeutung; die fremden Häuser, die früher dort errichtet waren, haben sich sämmtlich zurückgezogen, — von Sual (auf der Nordwestküste von Luzon), seitdem der Reisexport nach China aufgehört hat; von Zamboanga (auf der Südwestspitze von Mindanao), seitdem Jolo Freihafen geworden und damit der ganze Handel mit dem Sulu-Archipel in den Besitz Singapores gelangt ist. Außer Jolo, das somit für den Handel der Philippinen gar keine Bedeutung hat — nur einige Goldwaaren werden durch Hausirer von hier dort abgesetzt — sind noch Legaspi bei Albay und Tacloban auf Sámar zu offenen Häfen dekretirt worden, sie sind aber so unbedeutend, daß nicht einmal Zollämter daselbst errichtet worden sind.

Der gegenwärtige Bericht beschäftigt sich daher vorwiegend, obwohl er den ganzen Export- und Importhandel der Philippinen umfaßt, mit dem Handel Manilas, jedoch wird der Antheil der Plätze Cebú und Iloilo unter der Abtheilung „Ausfuhr" und in den dazu gehörigen Tabellen besonders hervorgehoben werden.

I. Einfuhr.

Zuverlässige statistische Angaben über die Mengen und Werthe der Einfuhr liegen leider nicht vor. Handelskammern, die in anderen Ostasiatischen Plätzen hierfür Sorge tragen, sind nicht vorhanden. Das einzige verfügbare statistische Material sind daher die jährlichen Einfuhrlisten des Zollamts, deren Zahlenabgaben aber in vielen Fällen ungenau sind. Die Berechnung der Werthe geschieht nämlich auf der Grundlage, daß die Zölle 10 pCt. des Werthes betragen; die Evaluationen, wonach die Festsetzung der Zölle stattgefunden hat, datiren aber aus dem Jahre 1871 und sind mithin jetzt nicht mehr

richtig. Abgesehen davon, ist die Waarenklassifikation im Tarif eine so willkürliche und unlogische, daß bei mehreren wichtigen Artikeln die Zollsätze jenem Prinzip von vornherein nicht entsprochen haben.

Der im Anhange unter 3 abgedruckten Tabelle über die Waareneinfuhr im Jahre 1880 (die für 1881 liegt noch nicht vor) darf also schon aus diesen Gründen ein hoher Grad von Zuverlässigkeit nicht beigemessen werden, geradezu falsch aber sind die Angaben über die Herkunft der eingeführten Artikel, indem die Kolumnen nicht die Werthe nachweisen, welche in den betreffenden Ländern erzeugt worden, sondern diejenigen, welche von Häfen derselben verschifft worden sind. Daß somit unter der Rubrik „England" sich nicht allein Englische Waaren befinden, braucht nicht erst hervorgehoben zu werden. Besonders aber muß betreffs der Rubrik „Britische Besitzungen" bemerkt werden, daß unter jener Benennung fast ausschließlich Singapore zu verstehen ist; die Einfuhr Hongkongs beträgt bloß einige hunderttausend Dollars an Werth. — Nun geht außer den Englischen ein großer Theil der Deutschen, Belgischen, Französischen und Schweizer Waaren mittelst Dampfer bis Singapore und wird dort auf Spanische Dampfer für hier umgeladen. Die Zollbehörden aber forschen nicht nach dem Ursprungsort, sondern rubriziren sie einfach unter „Britische Besitzungen." Eine Folge des Verfahrens ist, daß Frankreich, Belgien und die Schweiz, weil sie keinen direkten Schiffsverkehr mit Manila besitzen, unter den Importländern gar nicht genannt sind.

Die Zahl der Importartikel ist eine ganz außerordentlich große. Nachstehend folgt die Erwähnung der bedeutendsten und solcher, die der Aufmerksamkeit der Deutschen Fabrikanten empfohlen werden.

1. Baumwollengarn.

Wie in allen Ostasiatischen Ländern, sind Baumwollenwaaren auch hier der bedeutendste Stapelartikel, gegen den alle anderen zurücktreten. Die verschiedenen gangbaren Fabrikate, in der Reihenfolge ihrer Bedeutung geordnet, sind:

White Shirtings,
Grey T-Cloths,
Grey Longcloths,
Grey Shirtings,
White Jaconets,
Victoria Lawns,
Plain Grandrills,
Turkey reds,
Prints,
Ginghams,
Cambayas.

Mit Ausnahme der beiden letztgenannten sind diese Artikel rein Englischen Ursprungs und so allgemein bekannt, daß darüber nichts Weiteres gesagt zu werden braucht. Ginghams und Cambayas sind gestreifte und karrirte Zeuge für Frauenkleider (Sayas); jene werden pro Elle verkauft und sind in den ordinären Sorten ausschließlich Schottisches Fabrikat, während die feinere Waare aus der Schweiz kommt. Cambayas, die auch anderwärts, z. B. in Singapore zu Sarongs, verwandt werden, werden für je ein Kleid verkauft; sie kommen in den Handel in Corges von 20 Stück zu zwei Kleidern, sind ausschließlich Schweizer Fabrikat und wegen ihrer ausgezeichneten Appretur und des besonderen Tons der Indigo-Grundfarbe, den allein die Schweizer zu treffen verstehen, ohne alle Konkurrenz. Vor 50 Jahren wurde dieser bedeutende Artikel nur aus Bayern (Hof und Nürnberg) eingeführt, nach dem Beitritt Bayerns zum Zollverein im Jahre 1833 aber fanden die Fabriken dieses Landes einen bequemeren Absatz in Deutschland und gaben das hiesige Absatzgebiet auf. Alle Versuche, die in späteren Jahren gemacht worden sind, es wieder zu erobern, sind an der Konkurrenz der Schweiz gescheitert. Halbseidene Cambayas, die früher aus der Rheinprovinz importirt wurden, sind nicht mehr verkäuflich.

Prints hatten, als sie vor sieben Jahren zum ersten Male auf dem Markt erschienen, einen solchen Erfolg, daß Cambayas längere Zeit ganz verdrängt waren. Sie sind auch jetzt noch ein recht bedeutender Artikel, der England allein überlassen ist. Das Elsaß könnte darin mit Erfolg konkurriren, die Fabrikanten dort aber scheinen zu Konsignationen nicht geneigt zu sein, während wiederum die hiesigen Kaufleute in baumwollenen Stapelartikeln Geschäfte für eigene Rechnung nicht machen.

Zu den Sayas gehören passende Halstücher, Mouchoirs genannt, in Seide, Halbseide, Wolle und Baumwolle. 25 pCt. davon sind Prints.

Türkischroth-Garn wird in namhaften Mengen abgesetzt und ausschließlich aus Deutschland (Elberfeld) bezogen. Ebenso werden alle anderen, weniger bedeutenden Baumwollenartikel vorwiegend oder allein von Deutschland eingeführt. Als wichtigere sind zu nennen: Möbelstoffe und Wagenkoteline, baumwollene und wollene Litzen, ferner Druckflanelle, baumwollene und halbwollene Buckskins und Drills, von denen die ersteren wegen ihrer Wohlfeilheit und schönen Ausführung sehr gesucht sind, schließlich, ebenfalls sehr geschätzt, Reutlinger Waffeldecken.

In baumwollenen, durchsichtigen Musselinen, einem ebenfalls sehr beliebten Artikel, der vielfach zu Frauen- und Männerhemden verwandt wird, ist England ohne jede Konkurrenz.

Fertige Hemden, meist halbbaumwollene, liefert Paris, in geringem Maße Berlin.

2. Tuche und andere Wollenwaaren.

Tuche und andere Wollenwaaren können in einem tropischen Lande naturgemäß nur eine untergeordnete Bedeutung haben. Merkwürdig ist daher, daß auf den Philippinen eher ziemlich schwere, als leichte Tuche begehrt werden. Alle echten Tuche, schwarze für Civil, blaue und rothe (zu Aufschlägen) für Militär und Marine, werden aus Aachen und Sachsen bezogen. In Buckskins, die wiederum nur in dicken Sorten beliebt sind, konkurriren mit Deutschland Frankreich und Belgien.

Zanellas, nur schwarz uni und mit sehr beschränktem Absatz, sowie weiße und bedruckte Flanelle werden nur von Deutschland eingeführt; in bunt uni dagegen, oder Spanish Stripes, die als Sohlen in die hier allgemein üblichen Chinclas (Slippers) eingelegt werden, macht Schottland bedeutende Konkurrenz.

Stickwolle, die einen beschränkten, aber sicheren Absatz findet, liefert allein Deutschland.

3. Seidenwaaren.

In Seidenwaaren für Schürzen (Tapis), Halstücher (die obengenannten Mouchoirs) und Sayas wird ein erhebliches Geschäft gemacht. Bessere Artikel liefert Deutschland, in letzter Zeit aber haben dieselben durch den Andrang wohlfeiler halbbaumwollener Seidenwaaren aus Leeds, die zu zwei Schillinge das Yard einstehen, sehr gelitten.

4. Strumpfwaaren.

Für Socken und Strümpfe bestand vor einigen Jahren nur ein geringes Bedürfniß, in letzter Zeit jedoch haben dieselben beim Volke großen Eingang gefunden, und ein bedeutender dauernder Absatz davon steht für die Zukunft zu erwarten. Ordinäre weiße Socken

und Frauenstrümpfe von 1 bis 2½ Dollars pro Dutzend werden in großen Partien aus Deutschland eingeführt. Ebenso kommen daher über Paris alle feineren Strumpfwaaren, z. B. die von fil d'Ecosse.

Barcelona führt Socken zu 75 Cents pro Dutzend ein und ist in Unterjacken, da Spanische Waaren keinen Eingangszoll bezahlen, ohne Konkurrenz.

5. Metalle und Metallwaaren.

Eisen in Platten und Blöcken, sowie galvanisirtes Eisen und Stahl in Stäben werden vorwiegend von England importirt, letzteres Metall auch von Schweden. Eisen geringerer Qualität liefert Belgien. Deutschlands Einfuhr in diesen Artikeln ist von geringer Bedeutung, dagegen führt dasselbe in bedeutenderem Maße Zinkblech ein, das sehr gesucht ist, und worin Konkurrenz mit Belgien, dann Walzblei und Bleirohre.

Sehr belangreich ist ferner Deutschlands Antheil an dem Handel in fertigen Eisen- und Stahlwaaren, namentlich Werkzeugen, als: Scheeren, Stangenbohrer, Schaufeln, Hacken, Messer, Schlösser, Scharniere, Drahtschrauben, Nägel, Feilen, Hämmer, Ambose, Sägen. In den mittleren Qualitäten ist Deutschland ohne Konkurrenz. Feinere Artikel, wie z. B. bessere Feilen und Steckbeitel, ferner Wagenfedern und Achsen, deren Konsum sehr groß ist, können dagegen mit Englischer Waare den Vergleich nicht aushalten. Wiederum liefert England große Quantitäten von ganz ordinären Waaren, wie z. B. gegossene Schlösser und Scheeren. Unter einem Dutzend der letzteren befinden sich oft kaum drei, die schneiden.

In Maschinerien, einschließlich Dampfkessel, betrug die Einfuhr im Jahre 1880 680 963 Dollars an Werth. Es sind hauptsächlich Zuckerpressen für Dampf- und Büffelbetrieb und dazu gehörige Maschinentheile. Sie kommen alle aus England, dessen Maschinen-Industrie hier und in Iloilo durch Ingenieure vertreten ist. Die Einfuhr dieser Artikel ist, der sich immer mehr ausdehnenden Zuckerkultur entsprechend, von Jahr zu Jahr zunehmend. Im Jahre 1881 wird sie weit über eine Million Dollars an Werth betragen haben, in diesem Jahre hingegen sehr abfallen, weil die Zuckerernte 1881/82 einen geringen Ertrag geliefert hat und die Hacienda-Besitzer daher zu neuen Anschaffungen keine Mittel haben. Außer Zuckerpressen haben auch Dampfpflüge und Lokomobilen zum Einfahren des Rohrs große Aussichten, in den nächsten Jahren Absatz zu finden.

Alle Maschinerien sind zollfrei; in Manila jedoch werden auch von ihnen 2 pCt. Hafenabgaben erhoben. Um diesen zu entgehen, werden, wie schon oben angeführt, die für Iloilo bestimmten Maschinen vielfach direkt dorthin verschifft.

Nähmaschinen, die mit 14 000 Dollars Werth unter der Rubrik „Maschinen" aufgeführt sind, werden erst seit einigen Jahren importirt und sind sehr rasch beliebt geworden. Sie kommen ausschließlich aus Deutschland.

Kupfer- und Messingwaaren scheinen hauptsächlich von England eingeführt zu werden: in letzteren, als Wagenlaternen, Wagenleisten, Räderkapseln, Ringen, Knöpfen ꝛc., sind auch verschiedene Male von Deutschland Versuche gemacht worden, aber mit entschiedenem Mißerfolg. Der größte Theil dieser Artikel wird aus wohlfeilem Material, das aus China eingeführt wird, im Lande selbst fabrizirt.

6. Kurzwaaren und verschiedene Artikel.

Hüte. Alle Filzhüte, die 4 bis 9 Mark das Stück einstehen, und feine Wollenhüte kommen aus Deutschland. Frankreich, welches bis 1860 darin den Markt beherrschte, ist ganz außer Konkurrenz gesetzt. In letzter Zeit macht in wohlfeileren Filzhüten auch Böhmen ein Geschäft, weil die Böhmischen Fabrikanten, den Anforderungen des hiesigen Geschmackes Rechnung tragend, die Hüte inwendig feiner ausstatten, als dies in Deutschland geschieht. Ordinäre wollene Hüte, die das Gros des Imports ausmachen, liefert ausschließlich England, oder richtiger, die Importeure sind in England etablirte Deutsche Fabrikanten. In Strohhüten kommt viel Elsasser Fabrikat auf den Markt, vorwiegend ist aber auch hier wieder England, in Kinderhüten Frankreich. Die Deutschen Fabrikate in diesem Theil der Hutfabrikation lassen an Geschmack sehr zu wünschen übrig.

Regenschirme, und zwar zum größten Theil schwarze Alpakas, sind ausschließlich Englisches Fabrikat. Die Deutschen Preise sind zu hoch, um konkurriren zu können.

Glas, Glaswaaren und Lampen. Fensterglas wird auf den Philippinen lediglich zum Einrahmen von Bildern gebraucht. Glasfenster, außer in eleganten Kaufläden, existiren nicht. Die Einfuhr dieses Artikels ist ausschließlich Belgisch. In Hohlgläsern dagegen, als: Wasser- und Weingläser, Flaschen, Lampencylinder und Kuppeln, meist von Milchglas, Lampengloben und Tulpen, findet ein recht bedeutendes Geschäft statt, das von Deutschland monopolisirt wird. Dasselbe gilt von Lampen und Kronleuchtern. Vor noch nicht langer Zeit behalf man sich selbst in den besten Häusern noch mit spärlichen Oellämpchen, seitdem jedoch vor einigen Jahren die Einfuhr von Deutschen (Berliner) Lampen begonnen, hat deren Absatz mit jedem Jahre größere Verhältnisse angenommen.

Steingut- und Porzellanwaaren in der ganz gewöhnlichen Qualität werden ausschließlich von England importirt und finden großen Absatz. Im Lande selbst werden nur einige wenige, ganz rohe, glasurlose Töpferwaaren fabrizirt. Deutschland importirt nur halbfeine Waaren. Feineres Meißner Porzellan hat bis jetzt mit Französischem nicht konkurriren können, hauptsächlich wohl deshalb, weil wegen ungenügender Verpackung bei jenem während des Landtransports zu viel Bruch vorkommt.

Galanteriewaaren. Auf diesem Gebiete, auf welchem Frankreich bis vor zwei bis drei Jahren noch allein herrschend war, tritt Deutschland in immer größere Konkurrenz und zeichnet sich vor jenem, bei gleich wohlfeilen Preisen, durch mehr Neuigkeiten aus. Besonders gilt das von Portefeuillewaaren, in welchen Offenbach für feinere, Berlin für geringere Qualität bedeutend ist.

Pforzheimer Goldwaaren konkurriren vortheilhaft mit Pariser Waaren, unechte Bijouterien aus der Rheinprovinz mit solchen aus Wien und Böhmen.

Geschliffene Diamanten werden seit etwa 40 Jahren zu einem Werthe von durchschnittlich 200 000 Dollars jährlich eingeführt. Das Geschäft ist ausschließlich in den Händen hiesiger Deutscher Kaufleute, die ihre Waare von Paris und Amsterdam beziehen. Kap-Diamanten, die vor einiger Zeit von Hamburg aus an den Markt gebracht wurden, sind nicht beliebt und ganz unverkäuflich.

Nürnberger Waaren werden sehr stark und mit großem Nutzen abgesetzt, so daß in letzter Zeit die Konkurrenz Englands und schließlich auch Frankreichs wachgerufen worden ist. Hauptsächlich werden eingeführt: Spielwaaren, Bürstenwaaren, ordinäre Spiegel in Goldrahmen, Zinkspiegel, Brillen, Bleistifte, Kämme, ferner echte und unechte Goldstickereimaterialien und besonders leonische Waaren, als: Metallspitzen, -Borten und -Flitter, die zum Schmuck von Heiligenbildern, für Prozessionen und sonstige Kirchenfeste sehr viel gebraucht werden.

Zündhölzer scheinen vorwiegend aus Schweden zu kommen, doch soll unter Schwedischer Etikette auch viel Deutsches Fabrikat eingeführt werden. Der wirkliche Ursprungsort ist den hiesigen Impor-

teuren meist unbekannt. Der Verschiffungshafen ist fast ausschließlich Hamburg.

Papier. Der größere Theil der Importation ist Chinesisches Papier, das auch wohl hauptsächlich von den hier ansässigen Chinesen konsumirt wird. Von Schreibpapier liefert gewöhnliche Sorten Spanien, das feinere (zum Theil über Deutschland) Belgien.

Droguen und chemische Präparate importirt vorwiegend Deutschland, da die bedeutendsten Apothekergeschäfte in Deutschen Händen sind.

Parfumerien und feine Seife. Die ordinäre Waare kommt nur aus Deutschland. Seit der Seifen- und Parfumerie-Ausstellung in Hamburg im Jahre 1879 ist auch feine Waare aus Berlin und Gotha an den Markt gebracht worden, und dieselbe konkurrirt sehr erfolgreich mit Englischen und Französischen Fabrikaten, die früher allein den Markt beherrschten.

Farben und Firnisse. Farben in Pulver, als: Ultramarin, Bleiweiß und Beinschwarz, liefert allein die Rheinprovinz. Die Einfuhr von Anilinfarben ist ohne Belang. Farben in Oel sind Englischer Herkunft. In Firnissen liefert Amerika feine und geringe Qualität, Bayern, England und Italien nur letztere.

Bier. Daß Deutsches Bier in Ostasien und sogar auf den Südsee-Inseln immer mehr Eingang findet und die Englischen Sorten und den Genever verdrängt, ist eine bekannte Thatsache. Die Eingeborenen auf den Philippinen sind dem Genuß von Spirituosen zwar niemals so sehr ergeben gewesen, wie ihre Nachbarn im Südosten, für leichtes Deutsches Bier jedoch haben sie allmälig eine große Vorliebe gefaßt, und in jedem besseren Indischen Hause wird man jetzt mit einem Glas Deutschen Bieres bewirthet. Auch die hier lebenden Spanier trinken dasselbe mit Vorliebe. Ganz leichtes Pilsener ist die beliebteste Sorte. Die Spanier mischen es noch mit Sodawasser und Zucker. Der nachweisliche Import im Jahre 1881 betrug mindestens 13 000 Kisten im Gesammtwerthe von 165 000 Dollars.

Konserven. Wie bei allen anderen Artikeln, so ist auch bei diesem Wohlfeilheit die Bedingung des Absatzes, und daher behaupten die Englischen Präparate, und zwar fast ausschließlich die von Morton — Croß u. Blackwell sind schon zu theuer —, den Vorrang. Die Deutschen Gemüsekonserven sind deshalb ungeeignet, weil sie unnöthigerweise mit Fleisch gemischt sind. Man braucht hier Gemüse; Fleisch — ausgenommen Schweinefleisch — ist genug im Lande vorhanden. Lübecker Gemüse und Braunschweiger Konserven, besonders Suppen, sind sonst in den letzten Jahren in Ostasien zu großem Ansehen gelangt, und letztere können sogar als unübertroffen bezeichnet werden.

Musikinstrumente. Die Indier auf den Philippinen sind das musikliebendste Volk der Welt, und der Import von Musikinstrumenten ist daher ein unverhältnißmäßig großer. Jedes Dörfchen hat seine Kapelle, und die jüngere Generation unter der besseren Klasse wird eifrig zum Klavierspielen angehalten. Der Absatz von Pianinos, meist zu 1000 Mark einstehend, ist sehr bedeutend (feinere Instrumente sind weniger gesucht), und zwar sind die meisten derselben Deutscher Herkunft. Ferner werden von Deutschland bezogen: Violinen, Konzertinos und Drehorgeln. Blechinstrumente hingegen liefert nur Frankreich, da die Deutschen zu schwer sind.

Schließlich sind leichtes Kalbleder und Glanzleder als ziemlich bedeutende Importartikel zu nennen, an deren Einfuhr Deutschland betheiligt ist. Herrenschuhe liefert Wien allein, Damenschuhe Paris.

Reis und Mehl. Der größere Theil des Reisbedarfs wird im Lande selbst gezogen, und zwar in den Provinzen Pangasinan, Nueva Ecija, Bulacan, Manila, Zambales und Pampanga. In früheren Jahren wurden sogar große Quantitäten von Pangasinan nach Hongkong exportirt. Seitdem aber Saigon Reisplatz geworden ist, war die Ausfuhr nicht mehr lohnend, und die Reisfelder wurden in Zuckerpflanzungen verwandelt. Es wird indeß immer noch genügend Reisbau getrieben, um in ganz guten Jahren den Bedarf des Landes zu decken. In den letzten Jahren waren die Werthe der Reiseinfuhr wie folgt:

1876	6 196 Dollars,	
1877	1 128 611 „	
1878	1 501 237 „	
1879	2 798 299 „	} zum großen Theil noch unverkauft.
1880	527 424 „	

Mehl wurde früher im Lande gewonnen. In Folge der wohlfeilen Preise, zu welchen Amerikanisches Mehl eingeführt wird, hat jedoch der Anbau von Weizen ganz aufgehört. Das Amerikanische Mehl, welches von Hongkong an den Markt kommt, hat gar keine Konkurrenz, nicht einmal seitens Spaniens, obschon das letztere den Einfuhrzoll von 10 pCt. nicht zu zahlen hat. Amerika liefert das Faß von 2 Centnern für 9 Dollars, während Spanien nicht unter 12 Dollars verkaufen kann.

Die Werthe der Mehleinfuhr der letzten Jahre waren wie folgt:

1876....	332 317	Dollars,
1877....	421 674	„
1878....	502 171	„
1879....	426 170	„
1880....	494 661	„

II. Ausfuhr.

Ueber die Ausfuhr liegen ganz zuverlässige Tabellen vor, die von den Exporthäusern durch regelmäßigen Austausch und Vergleichung ihrer Exportlisten zusammengestellt werden. Die Tabelle 4 im Anhang bietet daher eine genaue Uebersicht über die Verschiffungen in den Jahren 1880 und 1881.

Vorher sei zur Erklärung der in Nachstehendem erwähnten Gewichte bemerkt:

1 (Manila-) Pikul = 100 Kättis = 137½ Span. Pfd. = 140 Engl. Pfd. = 63,2685 Kilogramm.
16 Pikuls = 20 Engl. Centner.
1 Quintal = 100 Span. Pfd. = 101,43 Engl. Pfd. = 46 Kilogr.

1. Zucker.

Der Anbau dieses Hauptprodukts der Philippinen hat sich in den letzten zehn Jahren und besonders seit 1880 beinahe verdreifacht, wie nachstehende Uebersicht zeigt:

Es wurden exportirt:

1871...	1 399 434	Pikuls,
1872...	1 528 417	„
1873...	1 429 395	„
1874...	1 661 781	„
1875...	2 019 178	„
1876...	2 093 304	„
1877...	1 965 888	„
1878...	1 890 258	„
1879...	2 145 423	„
1880...	2 891 562	„
1881...	3 382 664	„

Trotz dieser außerordentlichen Produktionszunahme sind die Preise im Großen und Ganzen dieselben geblieben. Die bedeutendsten Produktionsorte sind die Provinz Pampanga, nördlich von Manila und durch Wasserstraßen mit demselben verbunden, das im Durchschnitt jährlich 1 000 000 Pikuls exportirt, und Iloilo mit Negros im Süden, dessen Ausfuhr jährlich 1 200 000 Pikuls beträgt. Die dritte Stelle nimmt Batangas ein, südlich von Manila; dann folgen, um letzteres herum gelegen: Cavite, Laguna, Pangasinan, Bulacan und Batan, ferner im Süden: Cebu, welches etwa 100 000 Pikuls produzirt, Capiz auf der Insel Panay, dessen Zucker einen sehr hohen Gehalt hat und als der beste der Welt gilt, übrigens, wie auch derjenige von Negros, unter dem Namen Iloilo-Zucker exportirt wird, und schließlich Ilocos, das sehr wenig an den Markt bringt.

Der Zucker, wie er hier in den Handel kommt, wird in nassen und trockenen unterschieden. Nasser Zucker kommt aus Taal (Provinz Batangas) und wird dann einfach als Taal-Zucker oder Muscovado-Taal bezeichnet, oder aus dem Süden unter dem Namen Cebu und Iloilo Current. Er wird in halbflüssigem Zustande aus den Siedepfannen in Matten geschüttet und so nach den Exporthäfen verkauft. Hier wird er in neue Matten gepackt und dann verschifft. Aus den alten Matten wird ein ordinärer Rum für den inländischen Konsum destillirt. Die zweite Verpackung soll übrigens in England zu demselben Zwecke benutzt werden. England ist der Hauptabnehmer von nassem Zucker und exportirt durchschnittlich 400 000 Pikuls jährlich, wovon neun Zehntel zur Porterfabrikation verwendet werden. Kleinere Partien gehen auch nach Australien. Taal-Zucker polarisirt, je nach dem Jahrgang, bei 62 bis 72 Grad, Cebu und Iloilo Current 5 Grad höher, weshalb er in England 1 Schilling mehr kostet, als jener. Der Gewichtsverlust von nassem Zucker bei einer Reise von fünf Monaten ist je nach dem Jahrgang und der größeren oder geringeren Trockenheit der Temperatur bei der Verschiffung 6 bis 16 pCt.

Trockener Manila-Zucker wird gewonnen, indem der dickflüssige Saft aus den Siedepfannen in irdene kegelförmige Gefäße (Pilones) gegossen wird, die ungefähr ¾ Pikuls enthalten und längere Zeit mit der offenen Spitze nach unten aufgestellt werden, so daß die Melasse allmälig abläuft. Nachdem der Zucker hart geworden, wird er in den Pilones nach Manila an die Elayers verkauft, die Chinesischen Zwischenhändler zwischen den Produzenten und den Europäischen Exporteuren, die den Zucker für den Export zurechtmachen. Zu dem Zwecke wird der Inhalt der Pilones, je nach den vier Klärungsschichten, die sich darin gebildet haben, sortirt und an der Sonne getrocknet. Die obere Schicht liefert Zucker, der unter dem Namen Segunda Blanco bekannt ist, bei 96 Grad polarisirt und in der Farbe Nr. 14 bis 15 der Holländischen Skala (Dutch Standard) erreicht. Aus einer Vermengung der oberen mit der zweiten Schicht wird Extra Superior X gewonnen, der bei 85, 87 und 90 Grad polarisirt und bezüglich der Farbe unter Nr. 8, 9, 10 und 12 klassifizirt wird. Der Zucker der dritten Schicht, Superior Current genannt, hat eine Polarisation von 82 Grad und erreicht Nr. 7 der Farbenskala. Die vierte Schicht wird als Viehfutter benutzt.

In Iloilo und Cebu wird der trockene Zucker in einfacherer Weise gewonnen, als in Manila. Ob es die bessere Qualität des Produkts ist, oder ob der Mahl- und Siedeprozeß ein rationellerer ist, kurz das Abstellen in Pilones findet nicht statt, und das ganze Verfahren beschränkt sich darauf, daß der Zucker, nachdem er aus den Siedepfannen gekommen ist, einfach an der Sonne getrocknet wird. Darauf wird er nach der Farbe in drei Klassen sortirt und kommt in den Handel unter dem Namen Iloilo bezw. Cebu Superior Sugar in Sortimenten von 1/8 erste, 2/8 zweite und 5/8 dritte Klasse. Die Durchschnittspolarisation eines solchen Sortiments beträgt 80 Grad, während die Farbe Nr. 10 ist. Der trockene Manila-Zucker geht in den feinsten Sorten nach Spanien, ordinärere nach England; Iloilo und Cebu Superior Sugar ausschließlich nach den Vereinigten Staaten von Amerika.

Der Gewichtsverlust der trockenen Arten auf der Reise nach Spanien, nach England und den Vereinigten Staaten beträgt 1 bis 1½ pCt.

Während die oben aufgeführten Arten sämmtlich als Sandzucker bezeichnet werden müssen, wird mittelst Centrifugalmaschinen, deren vier im Lande arbeiten, sogenannter raffinirter Zucker in kleinen Krystallen hergestellt, dessen Farbe von Nr. 13 bis Nr. 20 reicht. Dieser, wie überhaupt aller feinere Zucker, geht ausschließlich nach Spanien, weil ihm dort ein Zollrabatt gewährt wird. Er gelangt dort, ohne weiter raffinirt zu werden, in den Konsum.

In den letzten Monaten hat sich eine Englische Gesellschaft, die Luzon Sugar Refinery Company, mit einem Aktienkapital von 700 000 Dollars hier niedergelassen, um den Philippinischen Zucker nach dem System Weinrich, worauf sie in Spanien ein Patent für zehn Jahre erlangt hat, zu raffiniren. Sie wird Zucker von Nr. 14 bis Nr. 26 und einer Polarisation bis zu 99 Grad liefern, und man erwartet, daß dadurch eine große Umwälzung im Zuckerhandel hergerufen werden wird.

Die Zuckerernte 1881/82 hat in Folge ungünstiger Temperaturverhältnisse nur die Hälfte des Erträgnisses des Vorjahres ergeben, doch ist die Qualität allem Anscheine nach gut. Die Ernte 1882/83 wird, soviel man jetzt schon beurtheilen kann, eine außerordentlich ergiebige werden.

Um ein Urtheil über die Werthverhältnisse der einzelnen Zuckersorten zu einander zu ermöglichen, folgen hier einige Preisnotirungen von Anfang April 1882:

Für England:

Superior Current Nr. 7. (Dutch Standard.)
4 Dollars 25 Cents bis 4 Dollars 50 Cents pro Pikul oder 15 Schillinge 9¼ Pce. bis 16 Schillinge 7 Pce. pro Engl. Centner, frei an Bord, einschl. Kommission. (3½ pCt.)

Extra Superior X. Nr. 9.
5 Dollars bis 5 Dollars 25 Cents pro Pikul oder 18 Schillinge 5¼ Pce. bis 19 Schillinge 3 Pce. pro Engl. Centner, frei an Bord, einschl. Kommission.

Für Spanien:

Segunda Blanco Nr. 14.
7 Dollars bis 7 Dollars 25 Cents pro Pikul oder 25 Schillinge 3 Pce. bis 26 Schillinge 1½ Pce. pro Engl. Centner, frei an Bord, einschl. Kommission.

Taal-Zucker.
2 Dollars 50 Cents bis 2 Dollars 62½ Cents pro Pikul oder 10 Schillinge 3 Pce. bis 10 Schillinge 8¼ Pce. pro Engl. Centner, frei an Bord, einschl. Kommission.

Iloilo Superior.
3 Dollars 87½ Cents bis 4 Dollars 37½ Cents bezw. 15 Schillinge 4⅝ Pce. bis 17 Schillinge 2¼ Pce.

Iloilo Current
wie oben.
2 Dollars 62½ Cents bis 2 Dollars 68¾ Cents bezw. 10 Schillinge 11¼ Pce. bis 11 Schillinge 2 Pce.

2. Hanf.

Der sogenannte Philippinische Hanf (Abacá), der bekanntlich nicht von der Hanfpflanze, sondern von „Musa textilis“ gewonnen wird,

einer Bananenart, die auf diesen Inseln spontan wächst und trotz aller Versuche nirgend anderswo hat akklimatisirt werden können, ist ohne Zweifel der kostbarste Ausfuhrartikel der Philippinen, dessen wirthschaftlicher Werth und Bedeutung auf den Europäischen Märkten immer mehr gewürdigt wird. Seine Verwendbarkeit ist eine große; unter gewissen Verhältnissen vereinigt er die Geschmeidigkeit des wirklichen Hanfes mit der Festigkeit und Dauerhaftigkeit des Stahls. Zu stehenden Schiffstauen kann er zwar, wie bekannt, nicht benutzt werden, weil er sich nicht theeren läßt, für laufende Taue hingegen ist kein Material geeigneter. Da er selbst im Wasser lange Jahre seine Konsistenz behält und nur sehr langsam fault, so ist er besonders werthvoll zur Umspinnung unterseeischer Kabel. In der Jutefabrikation, z. B. als Einschlag bei Teppichen, wird er besonders in England massenhaft verwendet. Bei Damenhüten ersetzt er in der besseren Qualität das feinste weiße Pferdehaar. Seit zwei Jahren ist in Amerika eine große Nachfrage nach Abacá hervorgerufen, weil man gefunden hat, daß er das geeignetste Material zum Zusammenbinden der Garben ist, welches früher mit Metalldraht geschah. In Folge dieser Nachfrage ist die Preissteigerung eine ganz außerordentliche gewesen.

In den ersten Jahren seines Erscheinens in Europa (zu Anfang der sechziger Jahre) galt ein Pikul Abacá, je nach Qualität, 2 Dollars 88 Cents bis 4 Dollars 62 Cents. Die Preise stiegen im Laufe der Zeit immer höher, bis sie im Jahre 1870 10½ bis 11 Dollars betrugen. Von da ab fielen sie wieder in Folge des immer größer werdenden Angebots und waren 1879 bis auf 4¾ Dollars heruntergegangen. Als aber im Jahre 1880 die obenangeführte Nachfrage für den Amerikanischen Markt eintrat, stiegen die Preise trotz verstärkter Zufuhren aus dem Innern unaufhaltsam bis zu 11 Dollars 18 Cents, in welcher Höhe sie sich auch im Allgemeinen gehalten haben. Zu Anfang April 1882 wurde der Pikul zu 9 Dollars 56¼ Cents bis 10 Dollars 12½ Cents notirt.

Die Ausfuhr betrug seit 1871:

1871.....	463 752	Pikuls,
1872.....	625 290	„
1873.....	622 699	„
1874.....	616 013	„
1875.....	525 832	„
1876.....	636 728	„
1877.....	630 536	„
1878.....	667 878	„
1879.....	647 959	„
1880.....	796 588	„
1881.....	870 352	„

Ob die Philippinen im Stande sind, der gesteigerten Nachfrage durch eine größere Produktion zu begegnen, hängt lediglich davon ab, ob die nöthigen Arbeitskräfte zur Bereitung der Faser vorhanden sind.

Kultivirt wird die Musa textilis bisher nur in einem beschränkten Theile der Philippinen, nämlich hauptsächlich in Süd-Camarines und Albai, ferner auf den Inseln Samar und Leyte und auf Cebu. Der Hafen von Cebu ist das Emporium des Hanfhandels. Die Verschiffungen gehen freilich meist nicht direkt, sondern über Manila. Ob die Pflanze in anderen Theilen der Inseln fortkommen würde, ist noch nicht konstatirt, Thatsache jedoch ist, daß sie sich in Manila ganz befriedigend entwickelt. Einige sind sogar der Ansicht, daß sie in den Wäldern des Nordens wild wachsend vorkomme und nur von den Eingeborenen dort nicht beachtet werde.

Die Kultur erfordert gar keine Arbeit. Die Pflanze wächst ohne wesentliche Pflege. Kaum fängt sie an, Frucht anzusetzen, was der geeignete Zeitpunkt ist, sie behufs Gewinnung der Faser zu fällen, so sind auch schon mehrere Wurzeltriebe als Nachwuchs vorhanden.

Arbeit erfordert nur — und allerdings eine sehr mühsame — das Ablösen des Basts und das Präpariren der Faser. Zwei Arbeiter brauchen sechs Tage, um einen Pikul herzustellen. Berechnet man den Arbeitslohn auf 6 Dollars, so bleibt dem Produzenten bei einem Marktpreise von 10 Dollars, immerhin ein Gewinn, der ihn zu noch größerer Produktion anregen muß. Fällt der Marktpreis hingegen auf beispielsweise 7 Dollars, so wird der Plantagenbesitzer die Auslagen für Arbeitslohn nicht riskiren wollen und auf das Einernten des Basts verzichten. Es kommt dann vorwiegend nur an den Markt, was die kleinen Leute auf ihrem eigenen Stückchen Land gewinnen.

Von einer Hanfernte in der gewöhnlichen Bedeutung des Wortes kann man also nicht sprechen. Die Pflanze wächst und reift zu jeder Jahreszeit. Bast ist genug vorhanden. Die Größe der Produktion hängt nur davon ab, ob die gebotenen Preise das Einernten verlohnen.

Bei der großen Bedeutung, welche somit die Lohnfrage für die Produktion besitzt, muß es auffallen, daß bisher so wenig Werth darauf gelegt worden ist, die jetzt übliche ganz primitive Methode der Bastgewinnung mit Hülfe der neueren Technik durch eine rationellere und weniger kostspielige zu ersetzen.

3. Tabak.

Tabak wird gebaut im Norden, hauptsächlich in den Provinzen Isabela und Cagayan, ein geringes Quantum in Nueva Ecija und ferner der sogenannte Igorotten-Tabak in Union, beiden Ilocos und Lepanto; im Süden in den Visayas. Isabela und Cagayan ist der beste, und soll nach dem Urtheil von Kennern gleich nach Havana rangiren. Isabela-Tabak ist durchschnittlich wieder besser und wird höher bezahlt, als Cagayan. Der von den Igorotten produzirte Tabak ist wegen der geringen Sorgfalt, die auf seine Kultur verwendet wird, und weil er über dem Feuer statt an der Sonne getrocknet wird, von so schlechter Qualität, daß er für den offenen Markt gar nicht geeignet ist. Gleichwohl zahlt die Regierung aus Politik — um die Igorotten für die Spanische Herrschaft zu gewinnen — sehr hohe Preise dafür.

Der Tabak von Nueva Ecija und den Visayas ist von besserer Qualität, kommt aber ebenfalls nicht in den Handel.

Je nach der Größe, Breite und äußeren Beschaffenheit des Blattes (ob es z. B. wenig oder mehr durchlöchert ist), sowie ferner auch nach der Qualität, wird der Tabak in vier Klassen eingetheilt.

Wie bekannt ist und schon oben erwähnt wurde, ist der Tabaksbau in Isabela und Cagayan obligatorisch; in den Igorottengebieten, Nueva Ecija und den Visayas fakultativ, doch muß der Ertrag der Regierung abgeliefert werden; in allen übrigen Theilen des Landes verboten.

In den allgemeinen Handel kommt nur der Tabak von Isabela und Cagayan. Der Igorotten-Tabak, sowie die Produktion von Nueva Ecija und den Visayas, im Ganzen durchschnittlich 100 000 Quintales pro Jahr, wird als Geschenk der Kolonie gegen Erstattung der halben Fracht nach Spanien geschickt. Ebenfalls werden als Tribut dem Mutterlande jährlich 25 000 Quintales Isabela und Cagayan gesandt, wofür dasselbe jedoch 70 pCt. des für dieselbe Qualität in den hiesigen Auktionen erzielten Preises zu zahlen hat.

Die Gesammt-Tabaksproduktion im Durchschnitt der letzten zehn Jahre betrug 214 403 Quintales, wovon 114 403 Quintales auf Isabela

und Cagayan entfallen, so daß mithin nach Abzug obiger Sendungen nach Spanien etwa 89 000 Quintales für den allgemeinen Handel verfügbar blieben. Die Regierung verkaufte einen Theil davon in öffentlichen Auktionen zum Export ins Ausland, den Rest ließ sie zu Cigarren verarbeiten und entweder in öffentlichen Auktionen für den Export verkaufen oder in Tabaksdebits zu einem sehr wohlfeilen Preise dem Inländischen Konsum zuführen.

Der Tabak wird im Juni gesäet, im November und Dezember aus den Saatfeldern verpflanzt. Der Schnitt beginnt Ende März und ist Mitte Mai beendigt. Darauf beginnen die Manipulationen des Trocknens, das Zusammenbinden in Bündel von 100 Blättern und das Fermentiren. Die Ablieferung an die Regierung nimmt ihren Anfang am 1. August und dauert bis in den Januar hinein. Die Regierung verpackt den Tabak in Ballen von 2 bis 4 Quintales und verschifft ihn per Dampfer nach Manila; der von Visayas jedoch wird von Cebu und Iloilo direkt nach Spanien verladen. Die Verschiffungen nach Manila finden erst Ende August ihren Abschluß. Im März bietet die Regierung den Exporteuren Muster der während des Jahres zum Verkauf kommenden Tabake an; im März 1882 sind also nach dem Vorhergesagten die Muster der Ernte 1881 ausgegeben worden. Auf diese Muster hin findet, nachdem den Exporteuren Zeit gelassen ist, dieselben nach Europa zu schicken und sich über die Stimmung des dortigen Marktes zu informiren, eine einmalige Auktion des für den Export bestimmten Quantums Blättertabak statt, während die in den Regierungsfabriken hergestellten Cigarren successive, in der Regel zweimal im Monat, versteigert werden.

Die Preise, welche die Regierung den Pflanzern in den letzten Jahren zahlte, betrugen pro Quintal:

erste Klasse Cagayan	13	Dollars	75	Cts.,	Isabela	13	Dollars	78 Cts.,
zweite „ „	10	„	17	„	„	10	„	79 „
dritte „ „	7	„	44	„	„	7	„	46 „
vierte „ „	6	„	15	„	„	6	„	51 „

Für die entsprechenden Klassen von Igorotten-Tabak, Nueva Ecija und Visayas bezahlte sie 11 Dollars 77 Cents, 8 Dollars 58 Cents, 6 Dollars 44 Cents und 5 Dollars 28 Cents. Die sämmtlichen Spesen, einschl. Transport bis Manila, betrugen:

1 Dollar 43 Cents pro Quintal Cagayan,
1 „ 55 „ „ „ Isabela,
1 „ 14 „ „ „ Nueva Ecija und Igorotten.

Für Visayas-Tabak beliefen sich die Spesen, einschl. Einbringung in die Lagerhäuser von Cebu und Iloilo, auf 1 Dollar 14 Cents pro Quintal. Die durchschnittlichen Preise, welche der Tabak während der letzten zehn Jahre in den Auktionen erzielte, waren für Isabela und Cagayan:

erste Klasse 72 Dollars pro Quintal,
zweite „ 64 „ „ „
dritte „ 36 „ „ „
vierte „ 14 „ „ „

Die jährliche Fabrikation von Cigarren im Durchschnitt der letzten zehn Jahre betrug 280 Millionen Stück, wovon 95 Millionen exportirt, der Rest im Lande konsumirt wurden. Ein Mille kostete der Regierung an Rohmaterial, Arbeitslohn und Verpackung durchschnittlich 4 Dollars 25 Cents. Der durchschnittliche Erlös in den Auktionen war 12 Dollars 50 Cents. Fünf Fabriken — vier hier und eine in Cavite — sind für die Cigarrenfabrikation thätig und beschäftigen durchschnittlich täglich 9800 Arbeiter (Männer, Frauen, Kinder) und ein Verwaltungspersonal von 178 Personen mit einem Salaire von durchschnittlich 30 Dollars pro Monat. Die hauptsächlichen Sorten, die fabrizirt werden, und zwar aus Cagayan und Isabela dritte und vierte Klasse, sind:

1) Nuevo Habano und Nuevo Cortado,

die nur in der Form von einander unterschieden sind, 12½ Spanische Pfund pro Mille wiegen und in der Auktion zu 12 Dollars 50 Cents ausgesetzt werden. Sie bilden das Gros des Exports.

2) Segundo Habano und Segundo Cortado,

Gewicht 10 Pfund, Angebot 10 Dollars 50 Cents.

Die Auktionen haben nur selten, in Zeiten sehr starker Nachfrage, höhere Preise erzielt, als das Angebot betrug. In den inländischen Tabaksdebits werden die Cigarren auch selbst stückweise zu den Auktionspreisen verkauft.

Von den oben erwähnten 95 Millionen des Exports gehen durchschnittlich 50 Millionen nach Singapore, Java, den Molukken und Indien; 30 Millionen nach China und Japan, 4 Millionen nach Australien, 11 Millionen nach Europa. Von letzteren sind kontraktlich 3 Millionen für die Französische Regie; der Rest geht nach England, den Niederlanden und Belgien. Nur 200 000 gelangen nach Deutschland.

Die erste und zweite Klasse des Blättertabaks (durchschnittlich ein Zehntel der Gesammtproduktion Cagayan und Isabela) gingen früher ausschließlich nach England, seit einigen Jahren aber haben sie diesen Markt ganz verloren. Es wurden dann Versuche gemacht, sie in den Niederlanden und Belgien abzusetzen, die Sendungen blieben aber unverkäuflich, weil diese Sorten für den dortigen Konsum zu schwer und zu theuer sind. Die Regierung konnte daher in letzter Zeit in den Auktionen kein Angebot mehr dafür erlangen, und es blieb ihr nur übrig, den Tabak theils in Blättern, theils in Cigarren für eigene Rechnung nach Spanien zu schicken.

Aller andere Tabak, also die Klassen 2 und 3, geht fast ausschließlich nach Belgien (meist über England) und theilweise auch nach den Niederlanden, wo er jedoch an Java- und Sumatra-Tabak, der zwar von geringerer Güte, aber verhältnißmäßig viel wohlfeiler ist, einen unüberwindlichen Konkurrenten findet. Ein beträchtlicher Theil des nach Belgien abgesetzten Tabaks soll schließlich nach Deutschland kommen.

Ueber die Güte des Philippinischen Tabaks ist man in Europa noch getheilter Meinung. Die einen finden ihn vorzüglich, die anderen das gerade Gegentheil. Zugegeben muß werden, daß die in den Regierungs-Etablissements fabrizirten Cigarren sehr mittelmäßig sind. Dies ist eine Folge der von Alters hergebrachten unrationellen Behandlungsweise des Rohmaterials. Dasselbe wird nämlich, bevor es zu Cigarren verarbeitet wird, längere Zeit in Wasser gelegt und dann mit Knütteln bearbeitet, so daß aller Saft und Kraft herausgeschlagen wird. Von der Privatfabrikation erwartet man Cigarren, die mit den mittleren Sorten Havana die Konkurrenz aufnehmen können.

Welchen Einfluß die Aufhebung der Zwangskultur und des Monopols auf den Tabaksbau haben wird, ist schon in der Einleitung kurz erwogen worden. Es ist nach Lage der Verhältnisse wohl möglich, daß in den ersten Jahren der Anbau in den Hauptdistrikten Isabela und Cagayan eingeschränkt wird, indem das Volk die wirthschaftliche Freiheit zunächst benutzen wird, um für den Anbau der nothwendigsten Nahrungsmittel Sorge zu tragen. In Folge des in der Einleitung erwähnten Verbots, andere Früchte als etwas Mais zu bauen, und weil die Kommunikationen in jenen Gegenden sehr schlecht sind, litt das Volk oft Mangel, und noch vor wenigen Jahren kam es vor, daß Viele vor Hunger starben. Für diesen Ausfall werden

allerdings die Sociedad Tabacalera und ähnliche Unternehmungen eintreten, es bleibt aber abzuwarten, ob sie sich die nöthigen Arbeitskräfte verschaffen können. Der Norden wäre seines milderen Klimas wegen ein geeignetes Arbeitsfeld für die Chinesen. Dieselben in großer Anzahl herüberzubringen, ist aber bei dem jetzigen Stand der Gesetzgebung ein sehr gewagtes Unternehmen. Die Passage kostet pro Kopf 10 Dollars, Aufenthaltslicenz für vier Monate, die sofort nachgesucht werden muß, 2 Dollars 50 Cents. Um 500 Chinesische Arbeiter herüberzubringen, ist also zunächst ein Kapital von 5750 Dollars erforderlich. Die Philippinische Gesetzgebung erkennt aber in China gemachte Kontrakte nicht an, ebensowenig die Haftbarkeit der Arbeiter für den Passagepreis. Nur der Betrag von 2 Dollars 50 Cents für die Aufenthaltslicenz wird als Vorschuß angesehen, der abgearbeitet werden muß. Bei der schon oben erwähnten Abneigung der Chinesen gegen den hiesigen Feldbau riskirt also der Unternehmer, daß die Arbeiter, nachdem sie sich hier umgesehen haben, Stellen als Diener, Lastträger oder Handwerker annehmen, ihm die noch nicht abgearbeitete Quote jenes Vorschusses zurückzahlen und er so plötzlich ohne Arbeiter ist. Eine Aenderung der bestehenden Gesetze, um die Eingehung bindender Arbeitskontrakte zu ermöglichen, wird also auf die Dauer unabweisbar sein.

In anderen Provinzen, z. B. Pampanga, ist es wiederum möglich, daß viele Felder kleiner Leute dem Zuckerbau entzogen und mit Tabak bestellt werden, weil die Zuckerproduktion, obschon sie größeren Gewinn abwirft, als die des Tabaks, für Maschinerien oder selbst bei den primitivsten Einrichtungen für hölzerne Walzen und Büffel ein verhältnißmäßig bedeutendes Anlagekapital erfordert und die Arbeitslöhne baar ausgezahlt werden müssen, während zum Tabaksbau nur der Boden, der wenig oder nichts kostet (das Squattersystem ist nämlich hier herrschend), und eine kleine Ausgabe für die Saat erforderlich ist und der Arbeiter für den Arbeitslohn herkömmlich auf einen Antheil an der Ernte angewiesen wird.

Es mag im Anschluß hieran bemerkt werden, daß der Tabaksbau bisher nur von kleinen Leuten betrieben wurde, und daß die einzige große Tabakshacienda, die im Lande existirt, nämlich zu Maluno in der Provinz Isabela, das Eigenthum einer hiesigen Deutschen Firma ist und von einem Deutschen geleitet wird. Endlich sei noch erwähnt, daß die Ernte 1881, also die jetzt an den Markt kommende, in Qualität äußerst ungünstig ausgefallen ist, indem wegen Mangels an Regen in der Periode der Reife die Blätter nicht hinreichend abgespült und in Folge dessen lederartig geworden sind. Die diesjährige Ernte (1882) soll dagegen in jeder Beziehung günstig ausgefallen sein.

4. Kaffee.

Der Philippinische Kaffee, der nur von Manila exportirt wird, ist auf dem Europäischen Markte in zwei Sorten bekannt, nämlich als sogenannter Manila-Kaffee und Zamboanga-Kaffee. Jener umfaßt die Produktion von Batangas, woher das größte Quantum kommt, Cavite und Laguna, und der jährliche Export beläuft sich auf etwa 70 000 Pikuls. Der Zamboanga-Kaffee kommt von Mindanao und Sulu, im Ganzen nur 6000 Pikuls jährlich, indem der größere Theil der Produktion dieser Inseln direkt nach Singapore verkauft wird.

Die Produktion ist ziemlich stationär, weil die Verhältnisse zu größerem Anbau nicht ermuntern. Der Kaffeebaum trägt nämlich erst nach vier bis fünf Jahren und erfordert viel mehr Arbeit, als Zucker und Reis, und dazu sind die Preise in der letzten Zeit sehr zurückgegangen. Nichtsdestoweniger sind noch vor wenigen Jahren neue Pflanzungen in den Visayas und in Albay angelegt worden, wovon jedoch bis jetzt erst wenige Bäume ertragsfähig geworden sind. — Der Manila-Kaffee zählt zu den sogenannten wohlschmeckenden Kaffeearten und zeichnet sich durch große Milde aus. Zamboanga-Kaffee ist an und für sich besser, als der eigentliche Manila-Kaffee, weil seine Bohnen groß und voll sind, die des letzteren dagegen klein, jedoch ist er im Handel weniger geschätzt, weil er viele verfaulte (schwarze) Bohnen und Bruch enthält und überhaupt schlecht ausgelesen ist. In früheren Jahren ging die ganze Kaffee-Ausfuhr der Philippinen nach Frankreich, in letzter Zeit jedoch geht dorthin nur ein Drittel des Exports, während das zweite Drittel nach Spanien abgesetzt wird und das letzte nach England, den Niederlanden und (direkt mittelst Lloyd-Dampfer) nach Oesterreich. Deutschland hat keinen direkten Bezug, doch gelangen einige Partien über Triest und Rotterdam nach Süddeutschland (Mannheim), ab und zu auch ein kleines Quantum nach den Nordseehäfen.

Uebereinstimmend mit allen übrigen Provenienzen, hat Manila-Kaffee in den letzten zehn Jahren bedeutende Preisveränderungen erfahren. Die Preise betrugen pro Pikul im Durchschnitt:

1870	11	Dollars	87½	Cents,
1871	12	„	42¼	„
1872	15	„	56	„
1873	20	„	62½	„
1874	22	„	20	„ im März 28 Doll. 50 C., im Dezbr. 17 Doll. 50 C.,
1875	21	„	30	„
1876	20	„	38	„
1877	20	„	96	„
1878	20	„	51	„
1879	19	„	—	„
1880	17	„	10	„
1881	14	„	11	„

Seit Beginn des Jahres 1882 sind die Preise sogar bis auf 10 Dollars zurückgegangen. — Zamboanga-Kaffee erzielte durchschnittlich 75 Cents weniger.

5. Indigo.

Indigo wird in Ilocos und Pangasinan gepflanzt. In früheren Jahren betrug der Export oft bis zu 8000 Quintales jährlich, er ist aber allmälig gesunken, so daß die Exportlisten für 1881 nur 3366 Pikuls aufweisen. Theilweise ist diese Abnahme auf Einschränkung des Anbaues zurückzuführen, zu der die Pflanzer gezwungen waren, nachdem sie das Produkt durch langjähriges sorgloses Verfahren bei der Bereitung und allgemeine Unreellität auf den Europäischen Märkten in Mißkredit gebracht hatten. Andererseits hat allerdings auch der Lokalkonsum, namentlich in den ganz ordinären Sorten, bedeutend zugenommen. — Flüssiger Indigo, der früher sehr viel nach China ausgeführt wurde, wird jetzt ausschließlich im Lande verwendet.

Indigo kostet, je nach Qualität, 30 bis 60 Dollars der Quintal. Der größere Theil erzielt 40 bis 45 Dollars. Die Hauptabnehmer sind England und die Vereinigten Staaten von Amerika.

6. Kopal-Gummi.

Kopal- oder Almaciga-Gummi wurde früher ebenfalls bedeutend ausgeführt, bis 1875 jährlich 10 000 Pikuls. In Folge Rückganges der Preise hatten sich jedoch die Zufuhren allmälig vermindert, bis im Jahre 1879 eine bedeutende Preissteigerung den Export fast wieder auf die alte Höhe brachte. — Der Almacigabaum wächst in fast allen Provinzen wild; die einzige Arbeit der Eingeborenen besteht darin, den von selbst aus dem Stamm hervorquellenden Saft zu sammeln.

Man unterscheidet hartes oder Calamianes-Gummi und weiches, welches letztere Sibuyan genannt wird. Hartes Gummi erzielte bis 1875 durchschnittlich 8 Dollars pro Pikul, fiel darauf für lange Zeit auf 3½ Dollars und hob sich 1881 wieder auf 9 Dollars. Augenblicklich (Mitte Mai 1882) kostet er nicht mehr als 6 Dollars. Der Preis des weichen Gummi ist, je nach Marktlage und Qualität, 1 bis 3 Dollars niedriger als der des harten. Die letzten Notirungen für weiches Gummi waren 4 Dollars pro Pikul. Der Artikel wird ausschließlich nach England und Nordamerika exportirt.

7. Perlmutterschalen.

Auch der Export dieses Artikels ist gegen früher sehr zurückgegangen, und zwar in Folge des Umstandes, daß derselbe jetzt aus der Sulusee, wo die Perlmutterauster gefischt wird, direkt nach Singapore versandt wird. Früher wurden bis zu 6000 Pikuls jährlich exportirt, im Jahre 1881 nur 1050 Pikuls. — Die Preise betrugen in den Jahren 1874 bis 1876 bis zu 65 Dollars pro Pikul, fielen dann bedeutend — 1879 bis 1880 sogar auf 32 Dollars —, haben sich aber jetzt wieder auf 39 Dollars gehoben. Die Verschiffungen gehen nach England und den Vereinigten Staaten von Amerika. Auch Deutschland hatte bis vor einigen Jahren direkten Bezug, kauft aber jetzt seinen Bedarf in den Auktionen in London.

8. Sapanholz.

Der jährliche Export dieses Farbholzes, des einzigen, das die Philippinen erzeugen, beträgt 80 000 Pikuls, wovon China den weitaus größten Theil erhält. Nach Europa und Amerika geht es lediglich als Stauholz für Rechnung der Schiffseigenthümer, da es mit Frachtaufschlag zu theuer würde, um die Konkurrenz mit Blauholz bestehen zu können. Durchschnittlich wird der Pikul mit 1½ Dollars bezahlt.

9. Tauwerk.

Tauwerk aus Abacá wird in einer hiesigen Amerikanischen Fabrik mit Maschinenbetrieb (Keatings Patent) und in drei kleineren Seilereien mit Büffelbetrieb fabrizirt. Absatz findet dasselbe jedoch nur für den Lokalkonsum und nach den benachbarten Häfen. Für den Europäischen Markt ist es zu theuer. Die Preise bestimmen sich nach denen des Rohmaterials. Augenblicklich erzielt Keatings Tauwerk 17 Dollars für den Pikul, anderes 50 Cents weniger.

10. Verschiedene Ausfuhrartikel.

Außer den oben genannten sind der Vollständigkeit halber noch zu erwähnen:

Schildpatt, welches, als zu unbedeutend, in Tabelle 4 nicht aufgeführt ist. Es werden jährlich etwa 20 Pikuls gewonnen, die zu Preisen von 200 bis 1000 Dollars nach China und Japan abgesetzt werden. Ferner Büffelhäute und Abfälle von solchen. Erstere werden jetzt fast ausschließlich dem Lokalkonsum zugeführt; Durchschnittspreis 7 Dollars pro Pikul. Abfälle kosten augenblicklich 7½ Dollars.

Kauris, hier Sigai genannt, kleine Muscheln, die in Afrika als Münze dienen, werden von Französischen Häusern in der Menge von etwa 2000 Pikuls jährlich und zu dem Preise von 2 bis 3 Dollars nach Liberia und anderen Afrikanischen Ländern verschifft.

III. Schifffahrt.

Ueber Zahl, Tonnengehalt und Ladung der in dem Zeitraum von 1875 bis 1880 auf den Philippinen ein- und ausgelaufenen Schiffe der verschiedenen Nationen bietet Tabelle 5 im Anhang eine Uebersicht. Leider fehlen dazu die Angaben über das Verhältniß von Dampf- und Segelschiffen.

Nach dieser Tabelle scheint die Spanische Flagge am stärksten vertreten, dies ist jedoch nur deshalb der Fall, weil die an der Küstenfahrt betheiligten Schiffe Europäischer Bauart, die alle die Spanische Flagge führen müssen, mit inbegriffen sind. Lange Fahrt unter Spanischer Flagge findet, abgesehen von wenigen Segelschiffen, nur mittelst Dampfschiffe zwischen den Philippinen und Singapore und den nahen Chinesischen Häfen statt, sowie nach Spanien mittelst der staatlich subventionirten Postdampfschiffe. Wie schon in der Einleitung hervorgehoben wurde, fahren diese Dampfschiffe (von der Linie des „Marqués de Campo") regelmäßig einmal monatlich zwischen Manila, Barcelona und Liverpool. Eine andere hier etablirte Linie unterhält eine von der Kolonialregierung subventionirte monatliche Verbindung mit Singapore. Zwei bis drei andere kleinere Dampfschiffe fahren beständig zwischen hier, Hongkong und Amoy.

Bei der Küstenfahrt hat sich die Dampfschifffahrt in den letzten Jahren bedeutend vermehrt, und fortwährend werden neue Dampfschiffe, die sämmtlich in England erbaut werden, in diesen Verkehr gebracht. Vor zehn Jahren waren nur zwei Dampfschiffe an der Küste bekannt, jetzt sind ihrer 40 vorhanden, freilich die meisten von geringem Tonnengehalt, mehrere jedoch bis zu 400 und 800 Tonnen messend.

Die größeren dieser Fahrzeuge fahren mit Subvention im Anschluß an die Post aus Singapore einmal monatlich nach den nördlichen und südlichen Häfen, auf jener Linie hauptsächlich Subic, Sual, Salomagne, Candon und Vigan anlaufend, nach dem Süden hin die eine Zweiglinie mit den Stationen Batangas, Albay, Legaspi und Tacloban, die andere mit Iloilo, Cebu, Zamboanga und Jolo.

Die neueren Dampfschiffe sind meist Englisches Eigenthum, alle größeren, auch die Spaniern angehörigen, haben Englische Ingenieure. Die Britische Flagge unterhält mit 2 Dampfschiffen von je etwa 400 Tonnen regelmäßige Fahrten zwischen Manila, Hongkong und Amoy, hauptsächlich Kulis von und nach letzterem Platz befördernd. Auch läuft alljährlich eine größere Anzahl Englischer Dampfschiffe aus Europa ein, mit den Englischen Stapelartikeln und Maschinerien beladen. Im Jahre 1881 besuchten 7 Deutsche Dampfschiffe die Philippinen. Andere Nationen haben keinen Dampfschiffsverkehr, ausgenommen im Jahre 1880 die Niederlande, welche eine Linie von Batavia nach hier und Japan eröffnet hatten; dieselbe scheint aber wieder eingegangen zu sein, und damit ist die Niederländische Schifffahrt auf die früheren unerheblichen Zahlen zurückgegangen.

Die Beförderung der Hauptprodukte, namentlich des Zuckers und Hanfs, fällt der Segelschifffahrt zu. Als Hauptabnehmer dieser Artikel haben naturgemäß den größten Antheil daran England und Amerika; ein kleinerer Theil fällt auf Deutschland. Die größere Anzahl der Segelschiffe kommt in Ballast an, nachdem sie ihre Ladungen, meist Kohle, in Java, Singapore oder in den Häfen Chinas abgesetzt haben. In Schiffsfrachten wird viel Spekulation getrieben, indem die hiesigen Exporteure schon lange bevor die Ernten an den Markt kommen, die nöthige Anzahl Schiffe zur Beförderung der Produkte, sei es in England oder in China, sowie in Singapore chartern. Liefert die Ernte ein geringes Erträgniß, wie dieses Jahr (1882) der Fall gewesen, so sind sie gezwungen, entweder jeden Preis zu zahlen, um die vorhandenen Schiffe zu beladen, oder letztere mit Verlust wieder zu verchartern.

Zu Anfang April des laufenden Jahres 1882 galten folgende Segelfrachtpreise:

Frachten nach England:
volle Ladung, nasser Zucker 2 Pfd. Sterl. 15 Schill. für 20 Engl. Ctr.,
volle Ladung, trockener Zucker von Iloilo 2 Pfd. Sterl. 10 Schill. für 20 Engl. Centner,
Hanf nach London 3 Pfd. Sterl. für 20 Engl. Centner,
„ „ Liverpool 2 Pfd. Sterl. 10 Schill. für 20 Engl. Centner.

Frachten nach Amerika:
volle Ladung, trockener Zucker 11 Dollars Gold für 20 Engl. Centner,
gemischte Ladung: Zucker 10 bis 9 Dollars für 20 Engl. Centner,
Hanf 9 bis 8 Dollars für 4 Ballen = 10 Engl. Centner.

Die Deutsche Schifffahrt ist, wie aus der Tabelle 5 ersichtlich, in steter Zunahme begriffen. Im Jahre 1881 (wofür Angaben über die anderen Flaggen noch nicht vorliegen) betrug die Gesammtzahl ihres Aus- und Eingangs 72 Schiffe von 61 720 Tonnen, und in dem laufenden Jahre wird dieselbe voraussichtlich noch größer werden. Besonders ist zu konstatiren, daß die Deutsche Schifffahrt in neuerer Zeit vorwiegend durch Schiffe von großem Tonnengehalt vertreten ist.

IV. Deutscher Handel.

Aus dem bisher Gesagten hat sich ein allgemeines Urtheil über die Bedeutung des Deutschen Handels auf den Philippinen bereits gewinnen lassen. Seine Charakteristik lautet kurz: Kein Exporthandel, kein Antheil an der Masseneinfuhr, dagegen rege Betheiligung auf dem Gebiete der kleinen Artikel. So ist es bezüglich des Deutschen Importhandels fast in allen überseeischen Ländern mit einer halbcivilisirten Bevölkerung. Was diese Länder zunächst und am meisten bedürfen, wohlfeile Kleiderstoffe und wohlfeiles Eisen, vermag die Deutsche Industrie nicht zu liefern, weil sie für den großen überseeischen Absatz noch nicht eingerichtet ist. Ob sie jetzt, nachdem sie im Laufe des letzten Dezenniums durch den Deutschen Handel mit allen diesen Ländern in Verbindung gesetzt und über deren Bedürfnisse aufgeklärt worden ist, zur Massenfabrikation übergehen wird, ist eine reine Kapitalfrage. Behufs Fabrikation der großen baumwollenen Stapelartikel sind vor Allem neue Handels- und Schifffahrtsverbindungen anzuknüpfen, um die Rohstoffe direkt nach Deutschland zu importiren, und große Kommissionshäuser müssen in den überseeischen Plätzen gegründet werden, die mit hinreichenden Kapitalien ausgerüstet sind, um den Fabrikanten einerseits eine allgemeine Garantie zu bieten, andererseits ihnen auf ihre Konsignationen Vorschüsse machen zu können. Die Deutschen Kapitalisten haben aber bisher zu überseeischen Geschäften zu wenig Vertrauen, um ihr Geld darin anzulegen. Freilich giebt es in Ostasien Deutsche Häuser mit bedeutendem Kapital, ihre Zahl ist aber sehr gering, das Kapital zum größten Theil in den sogenannten guten, alten Zeiten hier erworben worden. Die meisten Deutschen Kaufleute haben als einzige Anlage ihren Fleiß und ihre Intelligenz, werthvolle Mittel allerdings, die bei etwas Glück ihrem Besitzer nach einer Reihe von Jahren ein kleines Vermögen erwerben können, mit dem er sich in Deutschland zur Ruhe setzt; für den großen Deutschen Handel aber leisten sie verhältnißmäßig wenig, weil ihnen die Unterstützung des Kapitals fehlt. Und welche Arbeit und Aufmerksamkeit erfordert nicht die Art der Geschäfte, auf welche der Kaufmann mit geringem Kapital naturgemäß angewiesen ist, — der Handel mit der endlosen Zahl kleiner, der Mode unterworfenen Artikel! Von Seiden- oder Wollenstoffen beispielsweise muß zunächst das Muster geschickt werden. Dazu kommen bogenlange Beschreibungen über Farbe, Appret, Festigkeit, wie die Waare verpackt werden soll, von wo verschifft u. s. w. Die Waare kommt an, die Kisten müssen geöffnet und der Inhalt mit dem Muster verglichen werden; dann stellt sich möglicherweise, besonders wenn der Markt schlecht liegt, eine kleine Differenz in der Farbe heraus, und der Käufer ist nur nach langen Unterhandlungen und unter schließlichem Zugeständniß einer Preisminderung zur Annahme zu bewegen. Reklamationen gegen den Fabrikanten folgen selbstverständlich. — Der Engländer schreibt dagegen in drei Zeilen seinen Auftrag an den Fabrikanten, ihm 5000 Ballen Shirtings oder T-Cloths, oder 50 Tons rod iron zu schicken; Muster sind nicht nöthig, der Artikel ist immer derselbe; die Ballen brauchen nicht geöffnet zu werden; Einkassirung des Kaufpreises und Ausschreiben einer Auslieferungsweisung an den Magazinverwalter sind Alles, was nöthig ist, um den Verkauf zu bewerkstelligen.

Mehrere der größeren hiesigen Importartikel, die bis jetzt ganz allein aus England bezogen werden, könnte Deutschland auch schon unter den bestehenden Verhältnissen liefern, nur müßte es sich entschließen, dieselben zu konsigniren. Es sind dies besonders Prints, Musseline, Regenschirme, wohlfeile Wollenhüte, grobes Porzellan, wohlfeile Eisenwaaren und Maschinerien.

Auch Galanteriewaaren, Nürnberger und Goldwaaren, Lampen und Krystallwaaren sind, wie aus den betreffenden Angaben unter dem Kapitel „Einfuhr" hervorgeht, ein ganz bedeutender Artikel. Im Lande selbst ist Industrie darin nicht vorhanden, das Volk aber für Tand und Schmuck sehr empfänglich. Daß ihm die Mittel zur Befriedigung dieser Neigung nicht fehlen, dürfte aus den Angaben über die Produktion des Landes hinlänglich hervorgegangen sein.

Unter den importirenden Nationen nimmt Deutschland die zweite Stelle ein. Daß die betreffenden Zahlen in Tabelle 1 als dieser Behauptung entgegenstehend nicht angeführt werden können, ist schon an einer früheren Stelle hervorgehoben worden. Die Deutsche Einfuhr hat sich in den letzten vier Jahren fast verdoppelt, was einestheils auf die größere Leistungsfähigkeit unserer Industrie zurückzuführen ist, anderntheils und hauptsächlich darauf, daß sich in der genannten Zeit die Zahl der hier etablirten Deutschen Firmen vermehrt hat. Deutsche Häuser arbeiten immer vorwiegend mit Deutschland, und ihre Vermehrung hat daher stets die Vermehrung der Deutschen Einfuhr zur Folge.

Nach Angaben, die seitens der bedeutendsten Deutschen Importhäuser vorliegen, und darauf gegründeten Schätzungen muß der Werth des Imports Deutschlands im Jahre 1881 etwa 1½ Millionen Dollars betragen haben. Darunter sind 200 000 Dollars für Hüte, 165 000 Dollars für Bier, 150 000 Dollars für Eisenwaaren, 100 000 Dollars für Lampen und Hohlgläser, 150 000 Dollars für Nürnberger und Galanteriewaaren, 80 000 Dollars für Türkischrothgarn. Der Rest vertheilt sich auf eine große Anzahl anderer Artikel, deren bedeutendste unter dem Kapitel „Einfuhr" angeführt sind.

Es sind in Manila fünf Deutsche Importhäuser etablirt, von denen eines mit einem Englischen Theilhaber ausschließlich Kommissionsgeschäfte macht. Drei Schweizer Firmen sind ebenfalls an der Einfuhr Deutscher Artikel in hohem Maße betheiligt. Ferner sind zwei Deutsche Exporthäuser vorhanden, die mit Französischem Kapital und hauptsächlich mit Frankreich und Belgien arbeiten. Das Hutgeschäft en détail ist in den Händen dreier Deutscher Häuser, von denen eines eine Filiale in Iloilo hat. Außerdem sind sechs Deutsche Apotheken vorhanden, die bedeutendsten in Manila überhaupt, die sämmtlich ein beträchtliches Parfumeriegeschäft machen und im Innern mehrere Filialen besitzen.

In Iloilo und Cebu sind Deutsche Häuser nicht vorhanden, nur vereinzelt Schiffslieferanten und Handwerker, deren auch mehrere für Manila anzuführen wären.

V. Schlußbemerkungen.

Zur Vervollständigung des vorliegenden Berichts bedarf es noch der Besprechung einiger Punkte, die im Vorhergehenden gar nicht oder nur gelegentlich berührt werden konnten.

Zunächst ist für die richtige Beurtheilung der volkswirthschaftlichen und kommerziellen Bedeutung der Philippinen noch eine Auskunft über ihre Industrie erforderlich. Daß dieselbe nicht erheblich sein kann, ist bei der bekannten Indolenz des Volkes von vornherein anzunehmen. In der That hat das Indische Volk industrielle Leistungen von Werth gar nicht aufzuweisen, und selbst um das gewöhnliche Handwerk würde es schlecht bestellt sein, wenn nicht die Chinesen sich desselben angenommen hätten. Von Industrien sind vorhanden: Gerberei, die aber den Bedarf des Landes nicht deckt, etwas Färberei, Weberei von Stoffen aus Chinesischer Seide, Piña (Faser der Ananasblätter) und Abacá, Gelbgießerei, die aber von Chinesen betrieben wird, und schließlich die Fabrikation von Hüten und Cigarrentaschen aus Nitto (Blatt einer kleinen Palmenart), Bambus und Rohr. Letztere Industrie ist die einzige, die exportirt. Im Jahre 1881 sollen für 137 000 Dollars Hüte zu 62½ Cents das Stück ausgeführt worden sein, wovon übrigens die amtlichen Exportlisten nichts wissen.

Mit dem nächsten Jahre wird vermuthlich die Cigarrenfabrikation als bedeutendste Volksindustrie zu verzeichnen sein.

Ein wichtiges Element für die Volkswirthschaft auf den Philippinen und zumal für den fremden Handel sind die Chinesen. Sie sind nicht allein Packer und Lastträger, Maurer, Tischler, Schmiede, Schuster, Köche, Gärtner, Pächter von Spielhäusern und Accisen, sie sind auch die Vermittler zwischen den Europäischen Kaufleuten und den einheimischen Produzenten und Konsumenten. Daß das Zuckergeschäft, die Zubereitung dieses Artikels für den ausländischen Markt, in ihrer Hand ist, wurde schon erwähnt. Dasselbe gilt — Tabak ausgenommen — für fast alle anderen Produkte. Die Importeure verkaufen nur an Chinesen, welche die Waaren überall im Lande im Kleinen vertreiben. Dem Indier fehlen zum Handel die Lust, die Intelligenz, die Ausdauer und Arbeitsamkeit, die Gewissenhaftigkeit und die Vertrauenswürdigkeit, kurz Alles. Ackerbau ist die einzige Beschäftigung, die ihm zusagt. Ist er besonders intelligent, so treibt er nebenbei Wucher. Die Chinesen haben dem ganzen Philippinischen Handel ihr Gepräge aufgedrückt. Die widersinnige Zusammenmengung der verschiedenen Zuckersorten beispielsweise ist ihre Erfindung, woran sie trotz der immer stärker werdenden Protestationen der Exporteure hartnäckig festhalten. In den Importhandel haben sie das System des „langen Kredits" eingeführt. Verkauft wird fast nie gegen baar, sondern gegen dreimonatliche Zahlungsanweisungen; niemals aber werden diese letzteren pünktlich eingelöst, sondern der Kaufmann ist froh, wenn er nach vielem Mahnen sein Geld nach sechs Monaten erlangt hat. Gerichtliches Vorgehen würde nichts nützen; im Gegentheil, wird der Chinese zu sehr gedrängt, so erklärt er sich einfach insolvent. Ueber die Vermögens- und inneren Verhältnisse der Chinesischen Häuser ist kein Mensch unterrichtet. Wer Chef und Wer Commis ist, darüber kommt der Europäer nicht eher ins Klare, als bis es zu spät ist und er zu seinem Schaden erfährt, daß er es nur mit einem Untergebenen zu thun gehabt hat, daß aber der eigentliche Schuldner, der Eigenthümer des Geschäfts, mit seinem Vermögen irgendwo im Innern von China sitzt, wo ihn keine Justiz erreichen kann. Der Importeur muß daher, will er überhaupt ein Geschäft machen, sich in die Verhältnisse schicken, reichlichen Kredit gewähren und geduldig warten, bis der Schuldner zahlt. Dementsprechend ist die ortsübliche Kommission ziemlich hoch: 5 pCt. werden für Verkaufskommission gerechnet, 2 pCt. für Garantie, ½ pCt. für Feuerversicherung, 1 pCt. für Magazinirung und etwa 1 Dollar für die Kiste Ausschiffungsspesen; und dazu erfolgen die Rimessen in Wechseln, zahlbar vier Monate nach Sicht. Der Konsignatar kann also unter den günstigsten Verhältnissen, wenn seine Waare gleich bei Ankunft verkauft wird, vor 14 Monaten kein Geld erwarten. 2 bis 2½ Monate nämlich gebraucht die Waare, um von Deutschland anzukommen, 6 Monate vergehen, ehe der Chinese zahlt, 5½ Monate läuft der Wechsel von dem Zeitpunkte seiner Absendung von hier bis zum Verfalltage in Europa. Selbstverständlich sind Privatabmachungen nicht ausgeschlossen, beispielsweise, daß das Kommissionshaus dem Fabrikanten bei Einschiffung der Waare einen ansehnlichen Vorschuß zahlt.

Alle Waaren, welche eingeführt werden, zahlen, wie schon oben bemerkt wurde, einen Eingangszoll, der auf der Grundlage von 10 pCt. des Werthes festgesetzt ist. Metallplatten und Holz zur Konstruktion von Schiffen, Maschinerien, Reis und einige andere Artikel, die für den Europäischen Handel kein Interesse besitzen, sind zollfrei. Alle Waaren ohne Ausnahme jedoch zahlen in Manila einen Hafenzoll von 2 pCt. des Werthes. Von den Exportartikeln zahlen Hanf und Tauwerk, Indigo, Reis, Zucker, Kaffee und Farbholz an Ausfuhr- und Hafenabgaben einen festen Satz, der auf der Basis von 2½ pCt. des Werthes festgesetzt ist; alle anderen Artikel sind frei.

Die Münzverhältnisse auf den Philippinen sind eigenthümlicher Art. Es gilt die Goldwährung, deren Geldstücke im Lande selbst geprägt werden, aber niemals in genügender Zahl vorhanden waren. Bei dem großen Ausfuhrgeschäft, welches im Jahre 1877 sich entwickelte, trat plötzlich Geldmangel ein. Die Banken, die eine große Anzahl Wechsel auf Europa acceptirt hatten, fanden eines Tages, daß sie nicht zahlen konnten, und mußten, um sich die nöthigen Baarmittel zu beschaffen, der Spanischen Bank und den einheimischen Kapitalisten einen hohen Diskonto zahlen — in einem einzigen Tage stieg derselbe um 9 pCt. Gold, das aus Europa und Amerika bezogen werden muß, konnte nicht schnell genug herbeigeschafft werden. Die Regierung wußte, um der allgemeinen Verlegenheit abzuhelfen, nichts Besseres zu thun, als die Einfuhr von Silber-Dollars zu gestatten. Selbstverständlich strömte innerhalb weniger Wochen eine große Masse dieser Münze ins Land, hauptsächlich Mexikanische Piaster und Nordamerikanische Trade-Dollars. Dieselben erhielten Zwangskurs und mußten al pari mit dem Gold-Dollar (Gold-Peso) angenommen werden. Da ihr innerer Werth aber 4 pCt. weniger betrug, als der des Gold-Dollars, so wurde die Einfuhr, nachdem der Bedarf nothdürftig befriedigt war, wieder verboten und hinfort nur dem alten Spanischen Carolus-Piaster, der ungefähr denselben inneren Werth hat, wie der Gold-Dollar, der freie Eintritt gestattet. Bei dieser Verordnung ist es geblieben. Alle anderen Dollarsorten als Carolus-Piaster werden bei dem Versuch, sie einzuführen, konfiszirt, heimlich aber werden von den Chinesen fortwährend Mexikanische Piaster ins Land gebracht, die, wenn sie einmal in den Verkehr gelangt sind, als vollwerthig angenommen werden. Diese erreichen, besonders in der Exportsaison, oft ein Agio von 9 pCt. Die Folge ist immer größere Zunahme der Einschmuggelung und Abfluß des Goldes. Die Indier, die ihre Ersparnisse in letzterem Metall aufbewahren, zahlen oft, um dasselbe zu erlangen 1 bis 2 pCt. Agio. Der Zwangskurs ist also jetzt schon nicht mehr durchzuführen. Dennoch ist, so lange die jetzigen einfachen wirthschaftlichen Verhältnisse bestehen, die Philippinen keine Zahlungen an das Ausland zu machen haben, und der unermüdliche Einschmuggelungseifer der Chinesen den Verkehr noch nicht übersättigt hat, der jetzige Zustand noch haltbar, für den fremden Handel freilich wegen der

fortwährenden Kursfluktuationen sehr lästig. Schließlich aber, und vielleicht sehr bald, unter den Auspicien der neuen Aera muß eine Katastrophe folgen.

Die Regierung prägt in letzter Zeit wenig oder gar keine Goldmünze mehr. Die Silberpiaster dagegen zieht sie allmälig ein und prägt sie unter Abzug von 3 pCt. Regel in halbe Piaster und Zwanzig-Centsstücke (Pesetas) um. Um das Kursverhältniß des hiesigen zum Hongkong-Piaster (der nach dem Vorhergesagten, abgesehen von den wenig zahlreichen Carolus-Piastern, ganz derselbe ist) und zum Englischen Pfund Sterling und besonders die ungeheueren Kursschwankungen, welche vorkommen, zu zeigen, folgen hier einige Notirungen aus den Jahren 1880 und 1881.

1) Kurs auf London, Bankpapier, 4 Monate nach Sicht.

1880. Januar bis Ende Juni 4 Schill. ⅛ Penny bis 3 Schill. 11¾ Pce.
Anfang Juli bis Ende September 4 Schill. bis 3 Schill. 10¾ Pce.
Anfang Oktober bis Ende Dezember 3 Schill. 11 Pce. bis 4 Schill. ½ Penny.
1881. Januar bis Ende Juni 4 Schill. ¾ Penny bis 4 Schill. 1¼ Pce.
Anfang Juli bis Ende September 4 Schill. ½ Penny bis 4 Schill. 2½ Pce. bis (November) 4 Schill. 1½ Pce.
(Alles für 1 Goldpiaster.)

2) Kurs auf Hongkong, Bankpapier, kurze Sicht.

1880. Januar bis Ende Juni 3 bis 4¾ bis 3½ pCt. Diskonto.
Anfang Juli bis Ende September 3½ bis 2½ pCt. Diskonto.
Anfang Oktober bis Ende Dezember 2½ bis 7¼ pCt. Diskonto.
1881. Januar bis Ende Juni 7 bis 9¼ (Anfang Juni) 7 pCt. Diskonto.
Anfang Juli bis Ende September 6 bis 7¼ pCt. Diskonto.
Anfang Oktober bis Ende Dezember 7 bis 9 pCt. Diskonto.

Zum Schlusse dieses Berichts sei noch, behufs Uebersicht über die in dem Zeitraume 1876 bis 1880 von den verschiedenen Ländern ein- und ausgeführten Werthe auf Tabelle 6 im Anhang verwiesen.

Königliche Verordnung betreffs die Aufhebung des Tabaksmonopols.

Auf Vorschlag des Ministers der Kolonien und im Einvernehmen mit dem Ministerrath bestimme Ich, wie folgt:

Artikel 1. Vom 1. Juli nächsten Jahres ab soll die Aussaat und Kultur von Tabak im ganzen Gebiete des Generalgouvernements der Philippinen vollkommen frei sein; ebenso sollen die Verarbeitung, der Verkauf und der innere Verbrauch des Tabaks vom 1. Januar des darauf folgenden Jahres an freigegeben werden.

Artikel 2. Die Ernte, deren Einbringung im August nächsten Jahres beginnt, wird von der Verwaltung in gleicher Weise, wie bisher, übernommen; dabei hat die Finanzdirektion der gedachten Inseln dafür Sorge zu tragen, daß die Fabriken des Staates, so lange bis die Privatindustrie an deren Stelle treten kann, nur den für den innern Verbrauch nöthigen Bedarf liefern.

Artikel 3. Um den Bedarf der Fabriken der Halbinsel zu beschaffen, wird subventionsweise und nach Maßgabe der gegenwärtig geltenden Bestimmungen, eine Beisteuer von Rohtabak eingeführt werden, welche auf alle tabakerzeugenden Provinzen zu vertheilen ist und die hinreicht, um jenen Bedarf in der Höhe zu decken, wie sie durch die Budgetgesetze festgesetzt wird.

Artikel 4. Um das Defizit zu decken, welches dem Budget aus dieser Reform erwächst, wird der Minister der Kolonien ermächtigt:

eine Abgabe von nicht mehr als 10 pCt. pro Centner auf den rohen oder verarbeiteten Tabak, welcher zur Ausfuhr bestimmt ist, zu legen;

die bestehenden Personalauflagen zu unifiziren auf Grundlage einer Ermäßigung der Arbeitszeit, welche mindestens 20 Tage zu betragen hat;

die bestehenden Zolltarife einer Revision zu unterwerfen.

Artikel 5. Der Minister der Kolonien wird nach Vernehmung der Behörden und Korporationen des Archipels und des Rathes der Philippinen, dem Staatsrathe die Reglements und Instruktionen unterbreiten, welche zur Ausführung dieser Verordnung erforderlich sind.

Artikel 6. Die Regierung wird diese Verordnung zur Kenntniß der Cortes bringen.

Gegeben im Palaste den 25. Juni 1881.

VI. Verkehrsübersichten.

1. Werthe der Gesammt-Einfuhr und -Ausfuhr der Philippinen (einschließlich der Edelmetalle) während der Jahre 1876 bis 1880.

	Einfuhr. Dollars.	Ausfuhr. Dollars.
1876	11 987 162	14 837 796
1877	19 535 864	16 362 444
1878	17 292 847	17 470 305
1879	18 031 547	18 813 452
1880	25 493 319	23 450 285

2. Werthe der Ein- und Ausfuhr von Edelmetallen (in Münzen und Barren) auf den Philippinen während der Jahre 1876 bis 1880.

		Einfuhr.	Ausfuhr.	Ueberschuß der Einfuhr.	Ueberschuß der Ausfuhr.
1876.	Gold	140	—		
	Silber	164 135	11 875		
	Zusammen	164 275	11 875	152 400	—
1877.	Gold	463 882	410 608		
	Silber	986 587	17 236		
	Zusammen	1 450 469	427 844	1 022 625	—
1878.	Gold	48 306	822 200		
	Silber	717 036	58 014		
	Zusammen	765 342	880 214	—	114 872
1879.	Gold	2 000	3 271 613		
	Silber	3 614 551	27 093		
	Zusammen	3 616 551	3 298 706	317 845	—
1880.	Gold	82 068	1 037 184		
	Silber	6 108 907	20 719		
	Zusammen	6 190 975	1 057 903	5 133 072	—
1881.	Gold	3 210	25 500		
	Silber	3 004 059	107 941		
	Zusammen	3 007 269	133 441	2 873 828	—

3. Zusammenstellung der während des Jahres 1880 von den verschiedenen Ländern auf den Philippinen eingeführten Artikel.

Artikel.	Deutschland.	England.	Britische Besitzungen.	Amerika.	Spanien und Spanische Besitzungen.	Niederländische Besitzungen.	China.	Japan.	Französische Besitzungen.	Australien.	Sulu.	Gesammtwerth.
	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Doll.	Doll.	Dollars.
Bier	16 861	55 244	23 857	10 249	112	—	—	—	—	—	—	106 323
Baumöl	—	—	—	—	21 853	—	—	—	—	—	—	21 853
Spirituosen	56 613	27 032	115 960	58 413	45 728	18	—	—	—	—	—	303 764
Feuerwaffen	—	2 030	4 211	787	5 026	—	—	—	—	—	—	12 054
Schuhwerk	—	12 417	59 484	1 042	8 948	—	24 496	—	—	—	—	106 387
Konserven	12 747	73 766	101 359	9 731	45 454	541	46 711	480	—	—	—	290 789
Chokolade	—	—	—	—	2 499	—	—	—	—	—	—	2 499
Confituren	—	—	—	—	9 008	—	—	—	—	—	—	9 008
Heiligenbilder	—	—	—	—	3 979	—	—	—	—	—	—	3 979
Nudeln	—	—	—	—	13 984	—	—	—	—	—	—	13 984
Früchte, frische u. konservirte	—	—	—	—	10 768	—	—	—	—	—	—	10 768
Erbsen	—	—	—	—	41 765	—	—	—	—	—	—	41 765
Sämereien	—	—	—	—	10 036	—	—	—	—	—	—	10 036
Tauwerk	1 000	1 600	174	—	8 452	—	—	—	—	—	—	11 226
Drucksachen	—	—	—	—	30 818	—	—	—	—	—	—	30 818
Möbel	12 880	76 666	126 537	15 497	5 968	1 836	23 301	40	—	—	—	262 725
Spielkarten	—	—	—	—	40 551	—	—	—	—	—	—	40 551
Goldwaaren	—	7 886	45 718	90	1 204	—	—	—	—	—	—	54 898
Papier	9 081	36 746	33 245	9 626	69 693	—	150 181	—	—	—	—	308 572
Cigarretten	—	—	—	—	7 994	—	—	—	—	—	—	7 994
Pianos	—	—	—	—	8 090	—	—	—	—	—	—	8 090
Leder und Lederwaaren	800	57 437	31 353	2 415	3 524	—	147	100	—	—	—	95 776
Eisen und Eisenwaaren	57 131	568 794	116 055	22 970	2 489	104	6 586	—	—	—	—	774 129
Droguen u. Chemikalien	14 739	85 731	292 424	1 606	9 181	12 676	32 451	—	—	—	—	448 808
Baumwollenwaaren	1 678	2 819 615	5 000 992	12 424	65 692	889	2 213	1 136	—	—	—	7 934 639
Leinenwaaren	50	158 841	276 507	676	4 244	—	19 897	—	—	—	—	460 215
Tuch- und Wollenwaaren	—	135 711	134 793	9 419	4 106	8	110	—	—	—	—	284 147
Seidenwaaren	—	107 293	333 156	711	4 132	—	2 064	256	—	—	—	447 612
Wein	3 970	13 204	10 730	462	281 965	—	6 578	—	—	—	—	316 909
Essig	—	—	—	—	5 662	—	—	—	—	—	—	5 662
Fächer	—	1 541	13 673	155	1 075	—	345	—	—	—	—	16 789
Petroleum	—	352	3 216	139 810	—	—	—	35 220	—	—	—	178 598
Stahlwaaren	3 398	18 465	32 460	1 327	—	—	572	—	—	—	—	56 222
Bijouteriewaaren	—	95 486	79 064	43 774	—	—	8 566	30	—	—	—	226 920
Lampen	5 979	28 849	18 643	12 118	—	—	209	—	—	—	—	65 798
Steingut	38	13 203	13 619	9	52	—	22 210	—	—	—	—	49 131
Kupferwaaren u. Messing	5 568	66 007	69 231	9 751	5	14	2 264	—	—	—	—	152 840
Zündhölzer	17 325	6 133	153 937	2 153	—	—	37 054	—	—	—	—	216 602
Guttaperchawaaren	—	4 406	4 871	488	—	—	—	—	—	—	—	9 765
Mehl	—	31	498 062	—	504	—	44	20	—	—	—	498 661
Garne aller Art	2 985	413 184	805 771	4 651	—	—	50 627	—	—	—	—	1 277 218
Säcke	1 775	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 775
Blech und Blechwaaren	1 517	6 150	4 708	239	—	—	—	—	—	—	—	12 614
Spielwaaren	1 997	25 207	9 104	4 047	—	—	5 019	—	—	—	—	45 374
Porzellan	4 314	93 141	36 528	8 180	—	—	37 059	—	—	—	—	179 252
Butter und Schmalz	120	9 846	25 367	541	58	—	4 692	—	—	—	—	40 624
Regenschirme	450	117 724	113 877	11 815	—	—	14 531	—	—	—	—	258 397
Posamentierwaaren	—	24 906	30 077	2 869	—	—	—	—	—	—	—	57 852
Parfumerien	4 470	10 046	39 722	2 614	—	—	255	—	—	—	—	57 107
Käse	—	14 258	2 365	296	—	—	—	—	—	—	—	16 919
Uhren	340	18 856	35 752	1 001	—	—	72	—	—	—	—	56 021
Hüte	—	403 811	305 368	16 576	—	685	63	—	—	—	—	726 503
Lichte	—	17 327	62 382	12 200	—	—	—	—	—	—	—	91 909
Glas und Glaswaaren	42 429	49 855	24 887	55 087	111	—	990	—	—	—	—	173 359
Destillationsapparate	—	6 750	250	—	—	—	—	—	—	—	—	7 000
Feuerspritzen	113	50	118	—	—	—	—	—	—	—	—	281
Steinkohle	2 400	21 599	42 054	180	—	—	—	13 000	—	—	—	82 233
Cement	200	1 050	25 000	—	—	—	—	—	—	—	—	26 250
Telegraphie-Apparate	—	1 733	26 471	—	—	—	—	—	—	—	—	28 204
Dampfkessel	—	10 553	8 803	—	—	—	—	—	—	—	—	19 356
Maschinen aller Art	240	555 871	105 316	—	180	—	—	—	—	—	—	661 607
Reis	—	206	134 687	—	—	—	79	—	142 256	—	—	277 228
Verschiedenes	1 730	98 268	6 917 461	5 259	28 999	72 693	268 619	400	40 104	31 888	33 509	7 498 930
Zusammen	284 968	6 377 877	16 319 399	491 258	833 909	89 464	768 005	50 682	182 360	31 888	33 509	25 493 319

4. Hauptausfuhr der Philippinen in den Jahren 1880 und 1881.

	Einheit.	Nach Großbritannien.		Nach Atlantischen Häfen der Verein. Staaten v. Amerika.		Nach dem festländischen Europa.		Nach Australien.		Nach Californien.		Nach Singapore, Batavia, und Kapstadt.		Nach China und Japan.		Zusammen.	
		1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	188
Zucker:																	
von Manila...	Pikuls	792 696	1 402 232	614 013	325 672	71 445	152 509	9 200	—	80 769	60 180	—	36 501	26 341	34 308	1 594 464	2 011
„ Iloilo....	„	113 306	246 956	842 022	780 224	—	—	—	47 520	—	19 010	—	—	20 196	1 000	975 524	1 094
„ Cebu.....	„	211 080	93 352	110 494	180 800	—	—	—	2 400	—	—	—	—	—	—	321 574	276
Zusammen	„	1 117 082	1 742 540	1 566 529	1 286 696	71 445	152 509	9 200	49 920	80 769	79 190	—	36 501	46 537	35 308	2 891 562	3 382
Hanf:																	
von Manila...	„	295 709	256 834	326 240	357 346	3 016	680	12 074	3 140	30 030	39 000	7 781	5 260	920	1 074	675 770	663
„ Iloilo....	„	—	—	—	1 676	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
„ Cebu.....	„	60 618	40 690	47 894	148 700	—	—	12 306	15 952	—	—	—	—	—	—	120 818	205
Zusammen	„	356 327	297 524	374 134	507 722	3 016	680	24 380	19 092	30 030	39 000	7 781	5 260	920	1 074	796 588	870
Sapanholz	„	18 912	9 207	9 598	3 154	372	160	—	—	200	—	242	—	60 500	57 323	89 824	69
Cigarren	Tausd.	9 609	3 262	225	510	919	502	6 796	9 150	—	—	47 631	52 334	24 149	30 009	89 329	95
Kaffee	Pikuls	7 696	19 848	145	—	68 934	50 386	—	—	500	—	4 307	12 637	2 520	1 299	84 102	84
Tauwerk	„	—	—	—	—	—	141	—	—	—	—	4 182	2 169	6 502	5 116	10 684	7
Indigo	Quint.	1 168	50	2 381	2 582	301	65	—	—	—	—	229	669	—	—	4 079	3
Blättertabak	„	11 680	30 625	—	60	144 279	101 357	—	—	—	12	—	427	—	160	155 959	132
Perlmutter-muscheln	Pikuls	1 258	526	789	358	117	—	—	—	—	—	322	143	—	23	2 486	1
Häute	„	57	349	—	—	458	622	—	—	—	—	1 357	1 264	716	907	2 588	3
Abfälle v. Häuten	„	1 589	413	997	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	422	2 586	
Almaciga-Gummi (Kopal)	„	1 649	1 310	722	5 976	—	—	—	—	—	—	3 627	1 791	—	—	5 998	9
Kauris	„	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 583	427	162	—	2 745	
Büffelhörner....	„	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91	—	—	—	91	—

5. Vergleichende Uebersicht über Zahl und Tonnengehalt der während der Jahre 1875 bis 1880 auf den Philippinen (Häfen von Manila, Iloilo und Cebu) ein- und ausgelaufenen Kauffahrteischiffe der verschiedenen Nationen.

Nationalität.	Eingegangen.								Ausgegangen.								Ein- und ausgegangen.	
	Mit Ladung.		In Ballast.		In Transit.		Total eingegangen.		Mit Ladung.		In Ballast.		In Transit.		Total ausgegangen.			
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
1875.																		
Deutsche	8	5 345	9	7 039	1	995	18	13 379	18	13 475	2	1 315	—	—	20	14 790	38	28 169
Spanische	125	48 239	—	—	3	995	128	49 234	98	36 507	4	1 268	2	584	104	38 359	232	87 593
Britische	54	37 653	50	40 295	17	13 393	121	91 341	109	82 391	9	7 040	6	6 211	124	95 642	245	186 983
Amerikanische	14	17 538	34	43 524	5	6 434	53	67 496	46	60 672	2	1 271	—	—	48	61 943	101	129 439
Französische	6	2 489	3	1 087	2	882	11	4 458	10	4 187	2	796	—	—	12	4 983	23	9 441
Niederländische	2	1 590	2	2 032	—	—	4	3 622	3	2 829	—	—	—	—	3	2 829	7	6 451
Dänische	1	1 074	—	—	1	1 118	2	2 192	1	1 074	—	—	1	1 118	2	2 192	4	4 384
Schwedische.....	—	—	1	1 312	—	—	1	1 312	1	1 312	—	—	—	—	1	1 312	2	2 624
Oesterreichische	—	—	3	2 384	—	—	3	2 384	1	563	—	—	—	—	1	563	4	2 947
	210	113 928	102	97 673	29	23 817	341	235 418	287	203 010	19	11 690	9	7 913	315	222 613	656	458 031
1876.																		
Deutsche	7	1 919	21	15 743	2	867	30	18 529	22	15 363	6	3 666	—	—	28	19 029	58	37 558
Spanische	89	38 850	3	462	5	2 565	97	41 877	87	40 853	6	1 816	4	1 455	97	44 124	194	86 001
Britische	51	36 358	61	48 569	8	7 557	120	92 484	110	87 333	11	6 814	—	—	121	94 147	241	186 631
Amerikanische	11	11 270	25	31 109	4	3 851	40	46 230	34	43 313	6	5 146	—	—	40	48 459	80	94 689
Französische	6	4 191	6	3 456	3	2 407	15	10 054	13	8 526	3	1 950	—	—	16	10 476	31	20 530
Niederländische	—	—	1	1 689	—	—	1	1 689	1	1 689	—	—	—	—	1	1 689	2	3 378
Schwedische.....	—	—	—	—	1	330	1	330	—	—	—	—	—	—	—	—	1	330
Norwegische	1	588	1	661	1	492	3	1 741	3	1 741	—	—	—	—	3	1 741	6	3 482
Oesterreichische	—	—	1	900	—	—	1	900	1	900	—	—	—	—	1	900	2	1 800
Italienische.....	—	—	3	2 951	—	—	3	2 951	3	2 951	1	926	—	—	4	3 877	7	6 828
	165	93 176	122	105 540	24	18 069	311	216 785	274	202 669	33	20 318	4	1 455	311	224 442	692	441 227

Nationalität.	Eingegangen.								Ausgegangen.								Ein- und ausgegangen.	
	Mit Ladung.		In Ballast.		In Transit.		Total eingegangen.		Mit Ladung.		In Ballast.		In Transit.		Total ausgegangen.			
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
1877.																		
Deutsche	15	8 847	18	13 511	3	2 838	36	25 196	28	19 706	11	6 885	1	971	40	27 562	76	52 758
Spanische	124	46 143	12	5 729	2	691	138	52 563	114	45 664	13	4 257	3	1 860	130	51 781	268	104 344
Britische	62	45 761	47	45 788	3	2 928	112	94 477	104	85 875	10	7 233	—	—	114	93 108	226	187 585
Amerikanische	6	6 605	46	58 165	1	1 060	53	65 830	42	51 817	9	12 192	—	—	51	64 009	101	129 839
Französische	5	3 406	1	276	1	276	7	3 958	3	2 118	2	687	1	276	6	3 081	13	7 039
Niederländische	2	2 330	—	—	—	—	2	2 330	—	—	3	3 748	—	—	3	3 748	5	6 078
Dänische	—	—	—	—	1	957	1	957	1	957	—	—	—	—	1	957	2	1 914
Schwedische	1	703	—	—	—	—	1	703	—	—	—	—	—	—	—	—	1	703
Italienische	1	819	3	3 059	—	—	4	3 878	3	3 059	1	819	—	—	4	3 878	8	7 756
Russische	—	—	1	1 320	—	—	1	1 320	1	1 320	—	—	—	—	1	1 320	2	2 640
Chinesische	1	205	—	—	—	—	1	205	1	205	—	—	—	—	1	205	2	410
	217	114 819	128	127 848	11	8 750	356	251 417	297	210 721	49	35 821	5	3 107	351	249 649	707	501 066
1878.																		
Deutsche	13	7 352	11	10 523	2	1 040	26	18 915	13	9 405	7	4 821	1	520	21	14 746	47	33 661
Spanische	179	87 287	2	1 138	3	4 263	184	92 688	180	80 770	2	770	3	4 263	185	85 803	369	178 491
Britische	104	67 503	47	42 466	2	1 587	153	111 556	146	108 661	14	13 651	1	980	161	123 292	314	234 848
Amerikanische	18	18 239	32	38 248	1	539	51	57 026	45	54 162	5	5 387	1	539	51	60 088	102	117 114
Französische	7	3 618	3	1 589	—	—	10	5 207	7	3 658	2	772	—	—	9	4 430	19	9 637
Niederländische	1	513	—	—	—	—	1	513	—	—	1	513	—	—	1	513	2	1 026
Dänische	1	550	—	—	—	—	1	550	2	1 809	1	550	—	—	3	2 359	4	2 909
Norwegische	2	1 739	2	1 815	—	—	4	3 554	—	—	2	1 739	—	—	2	1 739	6	5 293
Italienische	5	4 777	8	7 081	—	—	13	11 858	8	7 928	3	2 717	—	—	11	10 645	24	22 503
Oesterreichische	—	—	1	829	—	—	1	829	1	829	—	—	—	—	1	829	2	1 658
Portugiesische	1	724	—	—	—	—	1	724	1	724	—	—	—	—	1	724	2	1 448
	331	192 302	106	103 689	8	7 429	445	303 420	403	267 946	37	30 920	6	6 302	446	305 168	891	608 588
1879.																		
Deutsche	20	13 957	14	10 422	1	807	35	25 186	20	14 149	10	7 258	—	—	30	21 407	65	46 593
Spanische	167	97 936	27	18 864	2	2 594	196	119 394	171	97 078	28	14 960	—	—	199	112 038	395	231 432
Britische	126	79 094	14	11 984	8	6 782	148	97 860	160	106 187	7	6 136	3	2 512	170	114 835	318	212 695
Amerikanische	10	9 292	47	51 422	3	2 580	60	63 294	43	48 200	15	14 406	—	—	58	62 606	118	125 900
Französische	6	3 050	—	—	1	504	7	3 554	4	2 179	2	871	1	504	7	3 554	14	7 108
Niederländische	1	679	—	—	—	—	1	679	1	679	—	—	—	—	1	679	2	1 358
Dänische	1	957	—	—	—	—	1	957	—	—	1	957	—	—	1	957	2	1 914
Schwedische	1	1 141	1	568	—	—	2	1 709	2	1 709	—	—	—	—	2	1 709	4	3 418
Norwegische	3	994	1	243	—	—	4	1 237	2	1 510	1	323	—	—	3	1 833	7	3 070
Italienische	3	2 609	—	—	—	—	3	2 609	6	5 487	—	—	—	—	6	5 487	9	8 096
Siamesische	—	—	—	—	1	590	1	590	—	—	—	—	1	590	1	590	2	1 180
	338	209 709	104	93 503	16	13 857	458	317 069	409	277 178	64	44 911	5	3 606	478	325 695	936	642 764
1880.																		
Deutsche	6	4 227	29	23 201	—	—	35	27 428	30	19 599	2	1 561	—	—	32	21 160	67	48 588
Spanische	215	195 181	22	4 309	7	7 303	244	206 793	203	178 843	3	731	4	4 945	210	184 519	454	391 312
Britische	106	55 756	51	39 201	6	4 604	163	99 561	146	88 280	14	9 901	5	4 221	165	102 405	328	201 966
Amerikanische	15	15 264	58	70 248	4	5 057	77	90 569	72	88 176	14	22 605	1	1 303	87	112 084	164	202 653
Französische	—	—	1	1 196	1	499	2	1 695	1	499	—	—	—	—	1	499	3	2 194
Niederländische	2	2 536	3	2 143	7	8 561	12	13 240	5	5 708	—	—	11	16 451	16	22 162	28	35 402
Dänische	—	—	2	2 651	—	—	2	2 651	2	3 660	1	1 898	—	—	3	5 558	5	8 209
Norwegische	—	—	2	2 170	—	—	2	2 170	1	619	1	599	—	—	2	1 218	4	3 388
Italienische	1	925	1	756	—	—	2	1 681	1	925	1	756	—	—	2	1 681	4	3 362
Russische	—	—	2	2 774	—	—	2	2 774	2	2 774	—	—	—	—	2	2 774	4	5 548
Belgische	1	1 375	—	—	—	—	1	1 375	—	—	—	—	3	4 125	3	4 125	4	5 500
Hawaiische	—	—	—	—	—	—	—	—	1	958	—	—	—	—	1	958	1	958
	346	275 264	171	148 649	25	26 024	542	449 937	464	390 041	36	38 051	24	31 051	524	459 143	1066	909 080

6. Uebersicht der Werthe der in den Jahren 1876 bis 1880 importirten und exportirten Waaren.

Aus und nach:	Import.					Export.				
	1876. Dollars.	1877. Dollars.	1878. Dollars.	1879. Dollars.	1880. Dollars.	1876. Dollars.	1877. Dollars.	1878. Dollars.	1879. Dollars.	1880. Dollars.
Spanien und Spanische Besitzungen	601 128	975 048	1 205 836	794 279	833 909	504 252	678 404	1 053 289	1 072 380	1 114 129
England	3 122 403	4 805 821	4 180 255	3 197 547	6 377 877	5 151 818	6 107 959	5 029 413	5 212 105	6 070 800
Britischen Besitzungen	6 372 502	11 354 704	9 440 600	11 589 081	16 349 399	2 796 340	3 152 065	5 102 869	7 075 548	5 099 301
China	1 447 703	1 240 747	1 390 719	1 118 692	768 005	67 998	4 378	154 720	102 268	39 563
Japan	31 928	69 898	328 007	57 784	50 682	—	20	—	36 910	4 380
Siam	—	—	—	3 070	—	—	—	—	—	—
Sulu	—	—	—	—	33 509	—	—	—	—	—
Deutschland	221 637	313 125	219 973	333 563	284 968	—	—	—	—	60 503
den Vereinigten Staaten von Amerika	78 601	150 034	133 722	220 518	491 258	6 085 439	6 293 511	5 647 181	4 904 137	10 417 491
Niederländischen Besitzungen	100 283	76 484	113 448	39 813	89 464	88 996	90 710	82 363	55 451	48 384
Französischen Besitzungen	5 775	538 161	271 972	643 882	182 360	254	5 338	136 750	143 513	409 984
Australien	5 202	11 842	8 315	33 318	31 888	142 699	30 059	263 720	211 140	185 625
Zusammen	11 987 162	19 535 864	17 292 847	18 031 547	25 493 319	14 837 796	16 362 444	17 470 305	18 813 452	23 450 285

V.]

Alicante.

Jahresbericht für 1881.

Die Veränderung in dem Handels- und Geschäftsgange ist gewöhnlich von einem Jahre zum andern so gering und unbedeutend in diesem kleinen Platze, daß wenig Neues in dieser Hinsicht dem Berichte vom vorigen Jahre hinzuzufügen ist. Man bemerkt jedoch im Allgemeinen eine zunehmende Bewegung und Belebtheit auf den Kais, welche besonders von der bedeutenden Weinausfuhr und von der großen Einfuhr von Eisenbahnmaterialien für die verschiedenen in Konstruktion begriffenen Linien im Innern Spaniens herrührt.

Der Hafen ist auch mit jedem Jahre belebter, und kann man durchschnittlich 12 bis 15 Dampfschiffe in demselben sehen, welche sich fortwährend erneuern. Die Eisenbahnbranche, welche den Hafen mit dem Bahnhofe der Madrid—Saragossa—Valencia-Linie verbindet und die Waaren dicht bei und von den Schiffen nimmt, ist vom Sonnenaufgange an bis spät in die Nacht in voller und ununterbrochener Thätigkeit.

Dies Alles aber, wenn es auch gegen die Stockung von früheren Jahren eine relativ bedeutend günstige und segensreiche Bewegung repräsentirt, ist keineswegs genügend, um bloß durch dieselbe unsere Stadt zu einem bedeutenden Handelscentrum zu machen; noch weniger, wenn man betrachtet, daß Alicante an und für sich keine Industrie besitzt, welche im Stande wäre, die Ausfuhr zu ernähren und daß sein Handel sich fast nur auf Transit beschränkt.

Die Weinausfuhr aus diesem Hafen hat im Jahre 1881 um etwa 68 500 Hektoliter abgenommen. Die Ausfuhr dagegen von Spart (um etwa 2 500 000 Kilogramm), Olivenöl (um etwa 350 000 Kilogramm), Weingeist (um etwa 575 000 Liter) hat während desselben Jahres zugenommen.

Die Einfuhr im besagten Jahre von Neufundländer Klippfisch ist um etwa 500 000 Kilogramm, von Holzkohlen um etwa 575 000 Kilogramm, von Weizen um etwa 525 000 Kilogramm, von Portland-Cement um etwa 870 000 Kilogramm, von Weingeist (fast ausschließlich aus Deutschland) um etwa 450 000 Liter, von Eisenröhren um etwa 4000 Tonnen größer als in 1880 gewesen.

Die Ernten in dieser ganzen Provinz versprechen im Allgemeinen ein prachtvolles Resultat zu ergeben, besonders in Getreide, Mandeln, Oliven und Orangen.

Die Konstruktion zweier neuen Eisenbahnlinien, welche diese Hauptstadt (Alicante) mit Murcia und mit der bedeutenden Fabrikstadt Alcoy verbinden sollen, wird im April 1882 beginnen.

Die Studien einer anderen Eisenbahnlinie von Alicante nach Altea und Denia werden im Laufe des nächsten Jahres vollendet werden.

Der Hafen ist während des Jahres 1881 von 1690 Handelsschiffen besucht worden, worunter 1392 Spanische, 113 Englische, 98 Französische, 35 Italienische, 28 Schwedisch-Norwegische und bloß 1 Deutsches Fahrzeug sich befanden.

V.]

Livorno.

Jahresbericht für 1880.

Ueber die Bedeutung der Handelsbewegung von Livorno während des Jahres 1880, worüber der statistische Bericht der hiesigen Handelskammer jetzt vorliegt, ist nur Ungünstiges zu berichten, denn von 156 804 976 Lire im Vorjahre 1879 ist der Total-Umsatz — Export

und Import zusammen begriffen — auf 130 961 611 Lire zurückgegangen, hat also eine Verminderung von 25 843 365 Lire erfahren.

Die Ursache des Rückganges dürfte hauptsächlich in dem Umstande zu suchen sein, daß unsere Binnenländer Toscana und die Romagna, welche früher ausschließlich für den Versand ihrer Erzeugnisse auf den Hafen von Livorno angewiesen waren, in Folge der durch die Eisenbahn gebotenen Verkehrserleichterungen nunmehr den Verkauf ihrer Produkte durch Vermittelung der überall entstandenen Kommissionshäuser direkt im Auslande sichern und auch größtentheils auf dem Landwege zum Versand bringen. So wird z. B. das sonst für Livorno so bedeutende Hanfgeschäft jetzt durchaus direkt von den Produktionsplätzen Bologna, Ferrara u. s. w. gemacht.

Marmor kommt allerdings noch zum großen Theil hier in Livorno zur Verschiffung, aber nur in Transit. Auch für Olivenöl, das Hauptprodukt Toscanas, macht sich die Konkurrenz der Produktionsplätze Lucca, Siena und Florenz bereits sehr bemerkbar. Außerdem thun auch die kleinen Häfen unserer Umgegend Livorno von Jahr zu Jahr mehr Abbruch. So dürfte namentlich Viareggio durch die im Bau begriffene Bahn Viareggio-Lucca, welche später zum Anschluß an die Oberitalienischen Bahnen gebracht werden soll, eine größere maritime Bedeutung bevorstehen.

Wenn trotz des Rückganges der Totalsumme der von Livorno aus- und eingeführten Güter die Bewegung in unserem Hafen während des Jahres 1880 um 204 Schiffe und 78 000 Tonnen größer gewesen als im Vorjahre, so ist dieses dadurch zu erklären, daß der Export von Marmor sowie der Import von Eisen, beides Güter von großer Dimension im Verhältniß zum Werthe, im Jahre 1880 sehr viel bedeutender geworden.

Die Deutsche Schifffahrt war bei der Bewegung unseres Hafens mit 6 Seglern und 33 Dampfern betheiligt. Unter den verschiedenen Dampferlinien, welche unseren Hafen berühren, zeichnete sich die der Firma R. M. Sloman u. Komp. in Hamburg durch die Regelmäßigkeit ihrer Fahrten aus, und hat dadurch zur Belebung der Handelsbeziehungen zwischen hier und Deutschland Vieles beigetragen.

Die nahe bevorstehende Eröffnung der Gotthardbahn sollte in der gleichen Beziehung außerordentlich fördernd wirken. Allerdings wird auch hier wieder das ungleich günstiger gelegene Genua mit seiner intelligenten und thätigen Bevölkerung sowie seinen der Vollendung entgegengehenden großartigen Hafenanlagen den größeren Gewinn ziehen, besonders auch für das Transitgeschäft von und nach Südamerika und Westindien. Doch sollte auch Livorno davon profitiren, besonders wenn billige internationale Eisen- und Kohlen-Frachttarife es der Deutschen Eisen- und Kohlenindustrie gestatten werden, der Englischen, theilweise auch der Französischen Industrie hier die Konkurrenz zu bieten, denn wenn auch nicht in dem Maße wie in Oberitalien, so ist doch auch in Toscana der Eisen- und Kohlenverbrauch in Folge des industriellen Aufschwunges, welcher sich hier geltend macht, bedeutend gewachsen.

Es sind beispielsweise in der Provinz Lucca verschiedene größere Fabriken entstanden, wovon die bedeutendste sich mit der Spinnerei von Jute beschäftigt, und steht daselbst die Gründung von zwei bedeutenden Baumwollspinnereien noch bevor. Die großen Gefälle des Flusses Serchio sind eben von besonderer Anziehungskraft für die Industriellen, welche sich daraus bedeutende Betriebskräfte schaffen. Die so dicht zusammen wohnende, äußerst intelligente und arbeitsame Bevölkerung der Provinz ist ein großer Vortheil für diese Fabriken, welche auf diese Weise sich billige Arbeitslöhne verschaffen.

In den letzten Tagen ist die Konzession zu einer Pferdebahn von Lucca nach den Bädern von Lucca auf der Heerstraße, welche längs des Serchio läuft, einer Belgischen Gesellschaft ertheilt worden, und wird auch dieser neue Verkehrsweg sowie die projektirte Eisenbahn von Lucca nach Modena dazu beitragen, Lucca eine bedeutende industrielle Zukunft zu sichern.

Die hiesige Schiffswerft erfreut sich eines großen Aufschwunges; dieselbe beschäftigt augenblicklich mehr denn 1000 Arbeiter. Am 29. Januar d. J. lief auf derselben der für Rechnung der vereinigten Dampfschifffahrts-Gesellschaft Florio-Rubattino erbaute Waarendampfer „Birmania" mit einer Tragfähigkeit von 3200 Tonnen vom Stapel, und steht das gleiche für die Panzerfregatte „Lepanto" bevor, welche das größte Schiff der Italienischen Kriegsmarine werden soll. Diese Fregatte ist 120 Meter lang, 22½ Meter breit, hat einen Tiefgang von 8½ Meter, und wird mit 4 Kanonen von je 100 Tons und 18 Kanonen von je 4½ Tons bewaffnet werden, und soll zwei Schrauben erhalten, welche von zwei Motoren (System Peen) von 18 000 Pferdekraft in Bewegung gesetzt werden. Die Kosten dieses Kolosses, dessen Bau im September 1877 begonnen und welcher im November d. J. vom Stapel laufen wird, sollen nicht weniger denn 24 bis 25 Millionen Lire betragen. In der Toscanischen Maremma wurden größtentheils mit Englischem Kapital größere Bergwerke angelegt, welche gute Resultate ergeben sollen, unter ihnen besonders die silberhaltiges Blei enthaltenden Minen der jüngst gebildeten Lancy Company Limited bei Campiglia marittima belegen. Verschiedene Deutsche Ingenieure sind bei diesen Anlagen thätig, auf welche auch Deutsches Kapital aufmerksam gemacht werden dürfte.

Die Regierungs-Bergwerke auf der Insel Elba, welche bislang von der Firma Hollway Brothers in London pachtweise ausgebeutet wurden, sind jüngst aufs neue auf drei Jahre begeben worden, aber diesmal an ein Italienisches Konsortium, welches von der Banca Generale di Roma gebildet wurde, und zwar zu dem Preise von 5,25 Lire pro Tonne, jedoch mit der Bedingung, daß nicht mehr als 200 000 Tonnen Material jährlich gehoben werden dürfen. Wie verlautet, ist dieses ganze Quantum von besagtem Konsortium wiederum an die obenerwähnte Firma Hollway Brothers abgetreten worden.

Der Weinbau nimmt in Toscana immer größere Verhältnisse an, und dürfte Wein schon in naher Zeit das Hauptprodukt dieser Provinz werden. Frankreich kaufte hier fortwährend große Quantitäten Trauben, sowie auch gekelterte Weine, während die Deutschen Weinhändler, welche 1880 große Massen von Trauben hier aufgekauft, im vorigen Jahre, wo doch die Traubenernte durchschnittlich gut ausgefallen, nicht wieder erschienen, wahrscheinlich weil der inzwischen in Deutschland in Kraft getretene Traubenzoll diese Operationen unmöglich gemacht. Von der Phillorera ist Mittelitalien bis jetzt befreit geblieben.

Der Import Deutschlands nach hiesigem Hafen ist jedenfalls im Wachsen, doch ist es nicht gut möglich — angesichts der mangelhaften statistischen Tabellen, sowie des Umstandes, daß viele Deutsche Waaren auf indirektem Wege und mit fremden Marken hier eintreffen und verkauft werden —, genaue Zahlen anzugeben. Die untenfolgende Tabelle dürfte indeß ein ungefähres Bild während des Jahres 1880 nebst Vergleich mit selbiger von 1879 darbieten.

Es dürfte bei dieser Gelegenheit den Deutschen Industriellen und Kaufleuten zu empfehlen sein, recht vorsichtig im Kreditgeben an die kleinen Geschäftsleute in diesen Provinzen zu sein, da dieselben besonders in der Manufakturbranche, größtentheils ohne eigene Mittel sind.

Die vor wenigen Tagen beendete Volkszählung giebt die Gesammtbevölkerung von Livorno und den Vorstädten auf 97 615 Seelen an; da nun die hiesige Stadtschuld die Höhe von rund 19½ Millionen Lire erreichte, so beläuft sich die Schuld pro Kopf auf 191½ Lire.

An Stadtzoll (Konsumsteuer) wurden von den die ummauerte Stadt bewohnenden 83 000 Seelen 3 Millionen Lire bezahlt.

Die im Oktober vorigen Jahres hierorts eröffnete See-Akademie, welche die früher in Neapel und Genua getrennt bestandenen Akademien vereinigt, ist für Livorno eine neue Quelle von Erwerb. Diese Akademie enthält augenblicklich 123 auf 4 Kurse vertheilte Schüler.

Auch eine Tramway-Linie, ebenfalls von einem Belgischen Unternehmer gegründet, ist im Juni v. J. eröffnet worden; dieselbe führt von der Eisenbahnstation durch die Hauptstraßen der Stadt nach dem am Meere belegenen Orte Ardenza und ist etwa 6 Kilometer lang. Wie beinahe sämmtliche Italienische Tramways und ökonomische Bahnen, welche in neuester Zeit in so großer Zahl und zwar hauptsächlich von Belgischen Unternehmern erbaut sind, rentirt auch die hiesige sehr gut. Es sind indeß noch viele solcher Bahnen für Italien in Aussicht genommen, wofür auch Deutsche Unternehmer konkurriren könnten.

Was die Schiffsfrequenz betrifft, so sind:

Eingelaufen im Ganzen 4425 Schiffe von 1 203 050 Tonnen,
Ausgelaufen „ „ 4579 „ „ 1 230 991 „

Die Landesflagge segelte an mit 186 Schiffen von 32 261 Tonnen,
in Ballast „ 13 „ „ 2 580 „
Küstenfahrer mit 1946 Kleinschiffen „ 70 456 „
„ in Ballast „ 277 „ „ 16 907 „
Dampfer ..... 306 „ 270 308 „
„ in Ballast ..... — — „
„ Küstenfahrt..... 735 „ 313 020 „
„ in Ballast ..... 294 „ 20 703 „
Zusammen 726 235 Tonnen.

Die Italienische Flagge bietet an Raum beinahe ⅝ der gesammten Ansegler.

Der Segler fremder Flagge kamen an 120 von 33 082 Tonnen,
in Ballast 12 „ 4 989 „
der Dampfer..... 617 „ 368 602 „
„ Küstenfahrer..... 14 Segler „ 3 427 „
„ „ ..... 158 Dampfer „ 69 525 „
„ „ in Ballast .. 12 Segler „ 4 859 „
„ „ „ „ .. 5 Dampfer „ 3 500 „
wovon die Deutsche Flagge wie folgt vertreten war:
Dampfer..... 30 von 21 823 „
Segler ..... 4 „ 746 „

Die größte Dampfkraft im Mittelmeer vertraten Frankreich und England, dann kamen Deutschland, die Niederlande und Belgien.

Im Nachstehenden folgt eine Uebersicht der internationalen Schifffahrt im Jahre 1880 nach Maßgabe der Flaggen.

Nationalität.	Eingang.												Ausgang.											
	Mit Ladung.						In Ballast.						Mit Ladung.						In Ballast.					
	Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Zusammen Schiffe.		Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Zusamm. Schiffe.		Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Zusammen Schiffe.		Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Zusamm. Schiffe.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
Italienische.....	186	32 261	306	270 308	492	302 569	13	2 580	—	—	13	2 580	145	27 448	342	307 586	487	335 034	14	3 306	3	897	17	4
Amerikanische.....	8	4 973	—	—	8	4 973	1	388	—	—	1	388	13	7 294	—	—	13	7 294	—	—	—	—	—	
Oesterreichische	10	5 030	—	—	10	5 030	2	1 259	—	—	2	1 259	15	8 112	—	—	15	8 112	—	—	—	—	—	
Belgische	—	—	2	1 965	2	1 965	—	—	—	—	—	—	—	—	1	943	1	943	—	—	—	—	—	
Dänische	1	174	—	—	1	174	—	—	—	—	—	—	2	342	—	—	2	342	—	—	—	—	—	
Griechische.....	14	3 550	—	—	14	3 550	2	339	—	—	2	339	18	4 558	—	—	18	4 558	4	691	—	—	4	
Französische.....	5	353	299	114 494	304	114 847	—	—	1	1 038	1	1 038	12	1 414	306	119 779	318	121 193	—	—	—	—	—	
Deutsche	—	—	27	19 974	27	19 974	1	363	—	—	1	363	6	1 068	33	24 169	39	25 237	—	—	—	—	—	
Britische	48	11 762	269	218 828	317	230 590	3	1 713	5	4 392	8	6 105	16	5 328	259	216 271	275	221 599	11	3 531	14	11 977	25	15
Norwegische	8	3 676	—	—	8	3 676	1	458	1	558	2	1 016	13	6 328	—	—	13	6 328	1	376	1	810	2	1
Niederländische	4	588	19	12 698	23	13 286	—	—	—	—	—	—	3	527	21	15 997	24	16 524	—	—	—	—	—	
Osmanische.....	1	151	—	—	1	151	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Russische	2	861	1	643	3	1 504	1	400	—	—	1	400	2	701	—	—	2	701	—	—	1	643	1	
Spanische	15	1 506	—	—	15	1 506	1	69	—	—	1	69	5	364	—	—	5	364	12	1 230	—	—	12	1
Schwedische.....	1	179	—	—	1	179	—	—	—	—	—	—	2	479	—	—	2	479	—	—	—	—	—	
Tunesische.....	3	279	—	—	3	279	—	—	—	—	—	—	2	163	—	—	2	163	—	—	—	—	—	
Zusammen...	306	65 343	923	638 910	1 229	704 253	25	7 569	7	5 988	32	13 557	254	64 126	962	684 745	1 216	748 871	42	9 137	19	14 327	61	23

An Einfuhrzöllen wurden erhoben 8 233 101 Lire, und im Vorjahre 1879 7 820 864, mithin ein Mehr von 412 237 Lire; an Ausfuhrzöllen 641 261 Lire, und im Vorjahre 1879 575 009 Lire, mithin auch hier ein Mehr von 66 252 Lire zu verzeichnen ist.

Aus der Einfuhr Livornos nach Maß, Gewicht und Preis ist als das Wesentlichste Folgendes zu vermerken:

		Deutschland.	England.	Frankreich.	Oesterreich.	Holland.	Belgien.	Amerika.
Sprit, Weine, Bier und Oele	Kilogramm	34 961	715 075	128 829	254	—	—	9 205 606
do. nach Maß	Liter	42 070	90 270	512 704	68 760	990	—	900 400
Kolonialwaaren, Gewürze und Tabak	Kilogramm	197 058	2 239 433	414 826	64 685	—	87 844	6 055 524
Chemische Produkte u. s. w.	„	291 264	2 618 871	1 166 158	4 991	67 729	51 323	21 450
Färbe- und Gerbestoffe	„	4 483	116 973	2 035 826	3 040	839	729	90 000
Hanf, Flachs und Jute	„	27 939	602 221	517 217	21 814	—	2 033	—
Baumwolle und Gewebe	„	65 581	1 101 495	62 988	26 048	—	228	—
Wolle und Haare	„	15 354	91 611	300 888	8 076	1 434	18	—
Seide	„	237	367	7 399	244	--	—	—
Holz, Fässer und Strohgeflechte	„	14 900	10 700	52 000	19 400	—	—	—
do. nach Zahl	Stück	—	759	10 927	—	—	—	—
Papier und Bücher	Kilogramm	551	27 072	20 105	3 629	363	—	—
Häute, Leder und Lederwaaren	„	1 732	44 970	525 514	13 017	—	1 405	—
do.	Stück	42	471	541	48	—	—	—
Minerale, Metalle und Metallwaaren	Kilogramm	130 001	15 056 132	1 200 361	36 168	2 178 153	1 671 298	—
Gewehre	Stück	23	45	648	14	—	137	—
Steine, Glas und Glaswaaren	Kilogramm	13 973	68 484 061	6 874 942	7 609	8	16 305	—
Flaschen	Stück	—	—	36 645	—	—	—	—
Getreide und Mehl	Kilogramm	55 852	1 195 843	5 996 332	45 094	1 009	24 032	11 209 379 Türkei 19 950 599 Rußland 14 086 429 Egypten 4 074 806 Amerika
Frisches und gesalzenes Fleisch, Butter, Käse u. s. w.	„	45 876	5 830 530	1 274 885	3 295	174 294	9 093	34 000
Kurzwaaren u. s. w.	„	7 588	9 889	22 417	5 815	—	—	—
Musikalische Instrumente	Stück	115	245	664	58	—	—	—

Livornos Ausfuhr nach den verschiedenen außeritalienischen Bestimmungsländern giebt eine ausreichende Einsicht der auswärtigen Verbindungen des Platzes, dessen Hauptabnehmer sind:

		Deutschland.	Amerika.	Oesterreich.	Belgien.	Egypten.	Frankreich.	England.
Sprit, Getränke und Oele	Kilogramm	248 022	301 517	61 149	124 586	119 496	547 328	2 285 524
do. nach Maß	Liter	28 603	51 262	33 040	21 120	410 147	340 299	43 042
Kolonialwaaren, Gewürze und Tabak	Kilogramm	130 690	674 417	2 479	27 563	1 167	5 732	102 371
do.	„	—	—	—	—	—	—	Holland 395 256 England
Chemische Produkte	„	477 890	2 170 653	23 416	182 626	20 890	886 340	1 931 942
Färbe- und Gerbestoffe	„	127 427	5 975	—	58 942	11 489	1 080 560	148 618
Hanf, Flachs, Jute u. s. w.	„	670	207 114	—	36 059	239 004	2 498 440	1 076 940
Baumwolle und Gewebe	„	91	150	—	—	2 045	11 256	—
do.	„	—	—	—	—	—	—	Türkei 5 065 England
Wolle und Haare	„	—	21 430	—	514	4 206	161 399	89 195
Seide	„	—	—	—	—	17 891	6 250	—
do.	„	—	—	—	—	—	—	Tunis 5 584 England
Holz, Fässer und Strohgeflechte	„	200	78 079	281	6 037	233 603	1 456 045	48 124
do.	„	—	—	—	—	—	—	Tunis 61 228 England
do. nach Anzahl	Stück	—	3 341 436	—	—	10 865	125 092	1 124 443
Papier und Bücher	Kilogramm	2 353	5 977 536	—	—	53 391	32 418	139 452
Häute, Leder und Lederwaaren	„	53 601	6 083	15 593	—	4 145	103 578	53 516
Minerale, Metalle und Metallwaaren	„	2 130	290 798	—	20 000	34 410	20 816	3 387 735
Marmor, Glas, Glas- und Thonwaaren	„	2 270 158	7 766 175	181 262	2 073 892	944 065	2 134 581	8 808 128
Getreide, Mehl u. s. w.	„	287 864	35 870	112 906	28 271	408 506	3 294 886	639 518
Frisches und gesalzenes Fleisch, Käse, Butter	„	12 602	94 246	114	24 171	87 769	2 165 545	699 550
Thiere	Stück	—	—	—	—	—	2 268	—
Kunstgegenstände nach Werth	Lire	20 090	158 445	—	—	800	3 836	69 615

Das Goldagio stand zu Anfang des Jahres 12½, im Monat Mai 9 und in den letzten Monaten 6 pCt.; der Diskonto 4½ bis 5 pCt.; der Wechselkurs auf Deutschland zwischen 137 und 127 Lire für 100 Mark, auf London, bei Sicht, 27,50 bis 26,70 Lire für 1 Pfund Sterling; auf Paris, bei Sicht, 112½ bis 106 Lire für 100 Franken.

V.]

La Valette (Malta).

Jahresbericht für 1881.[1])

Schifffahrt.

Im Jahre 1881 liefen in den hiesigen Hafen 28 Deutsche Schiffe, nämlich 27 Dampfer und 1 Barkschiff, von zusammen 21 924 Tonnen ein. Von den Dampfschiffen kamen 2 in Ballast, 24 um Kohle einzunehmen, bezw. zur Einholung von Order, und 1 behufs Reparatur in Folge des Verlustes zweier Schraubenflügel. Folglich überstieg der Schiffsverkehr den des Jahres 1880 um 19 Schiffe und 14 668 Tonnen.

Abgegangen sind ebenfalls 28 Schiffe, von denen 2 in Ballast.

Von Deutschen Kriegsschiffen sind vier Ein- und Ausgänge zu verzeichnen, auf vier verschiedene Fahrzeuge treffend, nämlich „Cyclop" „Nautilus", „Hyäne" und „Freya".

Nach Deutschen Häfen klarirten 119 nichtdeutsche Schiffe, nämlich 112 Dampfer und 1 Briggschiff Britischer, 1 Dampfer und 3 Barkschiffe Griechischer, 1 Dampfer Norwegischer und 1 Dampfer Schwedischer Flagge. Dieselben vertheilen sich auf die verschiedenen Bestimmungshäfen wie folgt: Bremen 49 Dampfer, Bremerhaven 18 Dampfer, Hamburg 30 Dampfer und 4 Segelschiffe, Altona 13 Dampfer und 1 Barkschiff, Stettin 2 Dampfer, Danzig und Nordhaven je 1 Dampfer.

Aus Deutschen Häfen kam während des Jahres nur 1 nichtdeutsches Schiff an, und zwar der Britische Dampfer „Gervace", von Hamburg mit Stückgütern nach Hongkong bestimmt.

Sowohl was die Zahl, als den Tonnengehalt der ein- und ausklarirten Schiffe betrifft, weist das Jahr 1881 eine beträchtliche Zunahme gegen das Vorjahr auf. Die gesammte Schiffsbewegung des Jahres beziffert sich wie folgt:

Eingelaufen sind:

166 Kriegsschiffe,
21 Dampfjachten,
30 Segeljachten.

3885 Handels-Dampfschiffe ..... von 3 673 753 Tonnen,
1731 Segelschiffe ..... „ 180 656 „
5616 Handelsschiffe von zusammen ... 3 854 389 Tonnen.

Ausgelaufen sind:

160 Kriegsschiffe,
20 Dampfjachten,
30 Segeljachten.

3882 Handels-Dampfschiffe ..... von 3 671 391 Tonnen,
1703 Segelschiffe ..... „ 178 811 „
5585 Handelsschiffe von zusammen ... 3 850 202 Tonnen.

Im Jahre 1880 liefen ein:

3111 Handels-Dampfschiffe ..... von 2 927 641 Tonnen,
1669 Segelschiffe ..... „ 147 347 „
4780 Handelsschiffe von zusammen ... 3 074 988 Tonnen.

Also zeigt das Jahr 1881 eine Zunahme um 836 Schiffe und 779 401 Tonnen.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 387.

Von den Schiffen, welche im Laufe des Jahres den hiesigen Hafen berührten, waren 477, nämlich 8 Kriegsschiffe, 9 Transportschiffe und 460 Dampfschiffe, messend 591 404 Tonnen, nach dem Suezkanal bezw. Ostindien bestimmt, und 6 Kriegsschiffe, 13 Transportschiffe, und 582 Dampfschiffe von 773 859 Tonnen auf der Rückreise von dort begriffen, im Ganzen also 14 Kriegsschiffe, 22 Transportschiffe und 1042 Dampfschiffe von zusammen 1 365 263 Tonnen, welche 37 720 Civil- und Militärpassagiere beförderten. Von den 1042 Dampfschiffen waren 1003 Britische, 11 Deutsche, 8 Spanische, 6 Dänische, 5 Norwegische, je 1 Chinesisches, Borneoses, Französisches, Niederländisches und Russisches.

Handel.

Während des Jahres fiel nichts vor, was auf die hiesigen Handelsbeziehungen Einfluß ausgeübt hätte; der Verkehr nahm seinen gewöhnlichen Gang und umfaßte sowohl die Lokalkonsumtion, als auch einige Transitgeschäfte. Die auffallendste Thatsache ist immer die große Menge der in diesen Hafen einlaufenden Dampfer; ein Umstand, der zu beträchtlichem Umsatz von Steinkohle Veranlassung giebt.

Bei Durchsicht der nachstehenden Tabelle bemerkt man, daß im Allgemeinen die Einfuhren im Vergleich zum Jahre 1880 zugenommen haben, obschon die Eingangszölle eine Abnahme um 5076 Pfd. Sterl. 19 Schill. 1 Penny ausweisen; man muß jedoch dabei in Betracht ziehen, daß den Einfuhrabgaben nur Getreide in jeder Form, Vieh, Getränke und getrocknete Hülsenfrüchte unterworfen sind.

Vergleichende Uebersicht der Haupteinfuhrartikel für die Jahre 1880 und 1881.

	Maßstab.	1880.	1881.	Zunahme.	Abnahme.
Kaffee, Rio-	Säcke	9 202	30 171	20 969	—
Zucker, Raffinade-	Fässer	103	218	115	—
desgl.	Säcke	8 660	12 537	3 877	—
„ Centrifugal-	„	20 815	24 070	3 255	—
„ Egyptischer	„	—	50	50	—
Reis, Ostindischer	„	26 477	26 342	—	135
„ Italienischer	„	117	267	150	—
Pfeffer	„	1 406	991	—	415
Butter, Cork-	Firkins	2 676	4 236	1 560	—
Seife, Englische	Kisten	1 487	1 645	148	—
„ Berberische	Kollis	144	1 074	930	—
„ Griechische	Kisten	—	3 560	3 560	—
Thee	„	2 245	2 005	—	240
Hering, Yarmouth-	Fässer	4 052	3 779	—	273
Kabeljau	Centner	10 076	1 502	—	8 574
Lachs	Tierces	28	155	127	—
Bleiweiß	Kisten	1 270	1 380	110	—
Spartogras	Ballen	1 124	390	—	734
Petroleum	Kisten	30 494	93 042	62 548	—
Sprit	Fässer	278	465	187	—
Rum	„	511	1 317	806	—
Bier	„	23 572	41 153	17 581	—
Wein, Sicilianer	„	48 814	47 990	—	824
Schießpulver	½-Fässer	22 410	39 758	17 348	—
Holzkohle, Italienische	Salmen	45 177	35 201	—	9 976
„ Griechische	„	320	3 935	3 615	—
Kartoffeln, Belfaster	Säcke	21 711	26 060	4 349	—
„ Französische	„	565	—	—	565
„ Italienische	Centner	13 390	26 417	13 027	—
Tabak, Blätter- (Amerik.)	Oxhöft	991	680	—	311
„ Ostindischer und Levantinischer	Ballen	9 913	10 354	441	—
„ Cavendish-	Kisten	2 269	2 204	—	65
Steinkohle	Tonnen	374 036	450 955	76 914	—

Die Einfuhr von Rio-Kaffee hat die des Vorjahres um 20 969 Säcke überstiegen. Die Spekulation, durch das Fallen der Preise an den Produktionsorten und Ausfuhrplätzen ermuthigt, häufte den Artikel in beträchtlicher Menge hier auf; da jedoch die Zufuhren in keinem Verhältniß zu dem Bedarf der Lokalkonsumtion standen, so verfehlte man das vorgesteckte Ziel, es erfolgte ein Sinken der Preise und eine Waarenanhäufung, die sich am Schlusse des Jahres auf ungefähr 26 000 Säcke belief.

Die Einfuhr von Kabeljau zeigt eine bedeutende Abnahme. Dieselbe betrug im Jahre 1880 10 076 Centner, während sie sich im Jahre 1881 nur auf 1502 Centner belief. Dieser Unterschied erklärt sich durch den schlechten Ertrag des Fischfanges, der nicht verfehlen konnte, ein Steigen im Preise dieses Salzfisches herbeizuführen. Die Spekulation konnte außerdem nicht auf Konjunkturen zählen, die ihr die Wiederausfuhr des Artikels erlaubt hätten, indem nämlich die Plätze, welche ihn gewöhnlich von Malta bezogen, diesmal durch direkte Zufuhren versehen wurden. Der Umsatz blieb daher auf den Bedarf der Insel beschränkt und war so unbedeutend, daß trotz der geringen Anzahl von Zufuhren ein großer Theil dieser Waare am Ende des Jahres unverkauft blieb.

Die Petroleumzufuhr erregt hinwiederum Aufsehen. Sie hat sich im Jahre 1881 mehr als verdreifacht. Ende Dezember betrug der Vorrath 57 571 Kisten, während er um dieselbe Zeit des Jahres 1880 nur aus 16 669 Kisten bestand. Diese Zunahme der Einfuhr wurde durch das Fallen der Kurse veranlaßt und durch den Lokalbedarf, sowie die Ausfuhr nach Nachbarmärkten gefördert. Gleichwohl verfehlten die Preise nicht, die Ueberladung des Platzes zu fühlen; sie stellten sich am Beginn des Jahres auf 7 Schill. 9 Pce. bis 7 Schill. 10 Pce. für die Kiste von 10 Gallonen, ein fortgesetztes Fallen aber brachte sie auf 6 Schill. 1 Penny bis 6 Schill. herunter.

Die Geschäfte in Raffinade-, wie auch in Rohzucker (Centrifugal-) waren lebhafter, als im Vorjahre. Die Einfuhr von ersterer weist eine Zunahme um 115 Fässer und 3877 Säcke, die von letzterem eine solche um 3255 Säcke auf. Dieser Aufschwung wurde hauptsächlich durch außerordentliche Nachfragen von mehreren Stapelplätzen der Levante, der Berberei und Siziliens hervorgerufen. Das vom Lokalbedarf verbrauchte Quantum war verhältnißmäßig sehr gering. Die Preise schwankten zwischen 47 Schill. 11 Pence und 49 Schill. 2 Pce. pro Centner für Raffinade und zwischen 33 Schill. 4 Pce. und 40 Schill. 10 Pce. pro Centner für Rohzucker, je nach der Qualität.

Die Reiseinfuhr erreichte beinahe das nämliche Quantum wie im Jahre 1880. Mehrere Partien langten direkt von Ostindien an. Diese Sendungsweise ist vortheilhaft, da die keinen Zwischenplatz berührende Waare mit weniger Spesen belastet am Bestimmungsort ankommt und folglich einen leichteren Absatz findet. Uebrigens sind die Geschäfte matt, da die Nachfragen von der Berberei und Sizilien nur in kleinem Maße gestellt werden. Die Preise schwankten im Laufe des Jahres zwischen 14 Schill. 2 Pce. und 15 Schill. 5 Pce. pro Centner für Balam, und zwischen 15 Schill. 10 Pce. und 16 Schill. 8 Pce. pro Centner für Rangoon. Diese letztere Qualität wird von der Berberei vorgezogen.

Sizilianischer Wein wurde weniger verlangt als im Jahre 1880, obgleich er immer Gegenstand einer täglichen und allgemeinen Konsumtion ist. Den Grund dieser Abnahme muß man im Steigen des Preises an den Erzeugungsorten suchen.

Zufuhren an Kartoffeln waren besonders aus Irland und Italien zahlreicher als im Vorjahre. Die Einfuhr letzterer Gattung verdoppelte sich. Anhaltendes, dem Boden zuträgliches Regenwetter gestattete es dem Landmann, den Anbau unter normalen Verhältnissen vorzunehmen. Man darf nicht unbeachtet lassen, daß dieser Anbau stets mit Englischen Kartoffeln geschieht, weil er sonst nur einen spärlichen Ertrag liefern würde. Der Saatenstand verspricht eine ergiebige Ernte.

Die Einfuhr von Olivenöl aus der Berberei und aus Sizilien war früher Gegenstand eines beträchtlichen Handels für Malta. Da jedoch dieses Oel hauptsächlich zur Wiederausfuhr bestimmt war, so nahm der betreffende Handelszweig, seitdem die Absatzmärkte bei den Produktionsorten selbst bestellen, sehr empfindlich ab. Nichtsdestoweniger erreichte die Einfuhr im Jahre 1881 die Zahl von 170 609 Caffisi (56 Caffisi = 1 Englisches Imperial-Tun), die größtentheils aus Tunis stammten, während sie im Jahre 1880 nur 61 434 Caffisi betrug. Die Unruhen, deren Schauplatz Tunis seiner Zeit war, und die damit verknüpfte geringe Sicherheit des Eigenthums, haben die Oelhändler genöthigt, sich nach einem sicheren Ort umzusehen und folglich die Waare hierher zu schicken. So läßt sich die scheinbare Anomalie erklären, welche hinsichtlich des Olivenöls auf dem Malteser Markte stattgefunden hat.

Die Tabaksgeschäfte erfuhren keine Besserung. Sie beschränkten sich darauf, den Lokalbedarf zu decken, indem die Wiederausfuhr des verarbeiteten Artikels derzeit aufhörte. Die Gründe, aus welchen diese Sendungen eingestellt werden mußten, sind schon in früheren Berichten angeführt worden.

Die Einfuhr der Steinkohle nahm im Jahre 1881 bisher unbekannte Dimensionen an; sie belief sich auf 450 955 Tonnen und überstieg daher um 76 919 Tonnen die des Vorjahres. Dieser Artikel, besonders wegen der Manipulation, deren Gegenstand er ist, und wegen des Unterhalts, den er der Arbeiterklasse verschafft, macht bekanntlich eine der besten Erwerbsquellen der Insel aus. Obschon die Zunahme nicht alle Jahre stattfindet, und man mitunter in zwei auf einander folgenden Jahrgängen eine Abnahme wahrnimmt, ist der Aufschwung in dem Zeitraum der letzten fünf bis sechs Jahre doch nicht weniger ausgesprochen, wie folgende Zahlen darthun:

	1876	1877	1878	1879	1880	1881
Tonnen	297 787	246 766	356 042	345 217	374 036	450 955

Dieses Zunehmen des Einfuhrquantums wurde ganz natürlicherweise durch die größer werdende Zahl der einlaufenden Dampfer herbeigeführt. Ist indessen diese Ursache die wichtigste, so ist sie nicht die einzige, die in dem obenerwähnten Sinne wirkte. In der Erwartung einer eventuellen Erhöhung der Steinkohlenpreise und der Frachtsätze, die, wie man vermuthete, gegen Januar stattfinden würde, hielten es die Agenten der Dampfschifffahrtsgesellschaften für rathsam, auf die Anfüllung ihrer Magazine bedacht zu sein, was dazu beitrug, die Zufuhren ein wenig zahlreicher zu machen, als sie es sonst gewesen wären.

Spekulationsgeschäfte wurden nicht gemacht, aus dem Grunde, daß die Inhaber anstanden, sich dieses Brennmaterials zu entäußern, das sie in den folgenden Monaten theurer hätten bezahlen müssen, wenn ihre Vermuthung eingetroffen wäre. Der Lieferungspreis blieb unterdessen unverändert: 24 Schill. pro Tonne für Cardiff- und 23 Schill. 6 Pce. pro Tonne für Newcastle-Kohle. So hat dieser wichtige Handelszweig Maltas zu gedeihen nicht aufgehört, trotz den im Maschinenbau eingeführten Neuerungen, die vorzugsweise eine Ersparung an Heizmaterial bezwecken.

Nachstehende Uebersicht giebt nähere Auskunft über Einfuhr, Verbrauch und Ausfuhr von Weizen, Mais und Gerste in dem Jahre vom 26. Dezember 1880 bis zum 25. Dezember 1881.

Einfuhr.

	Im Hafen: Salmen.	Auf Lager: Salmen.	Zusammen: Salmen.
Weizen:			
aus Rußland	2 093 279	21 277	
„ der Türkei	323 193	3 739	
„ Egypten	313 278	7	
„ der Berberei (außer Tunis)	5 863	149	
„ Tunis	10 434	2 160	
„ verschiedenen Häfen	1 447 554	11 019	
			4 231 952
Mais:			
aus Rußland	346 516	—	
„ der Türkei	2 355 303	—	
„ Egypten	18 912	—	
„ der Berberei (außer Tunis)	60	7	
„ Tunis	101	296	
„ verschiedenen Häfen	94	366	
			2 721 655
Gerste:			
aus Rußland	1 148 100	—	
„ der Türkei	976 304	284	
„ Egypten	19 106	—	
„ der Berberei (außer Tunis)	586	584	
„ Tunis	1 026	1 854	
„ verschiedenen Häfen	33 586	2 297	
			2 183 627
		Ueberhaupt	9 137 234

Verbrauch.

	Vom Schiff geliefert: Salmen.	Aus dem Lager: Salmen.	Zusammen: Salmen.
Weizen	42 708	65 848	108 556
Mais	1 381	555	1 936
Gerste	2 518	4 600	7 118
		Ueberhaupt	117 610

Ausfuhr.

Ausgeführt nach:	Weizen: Salmen.	Mais: Salmen.	Gerste: Salmen.
Großbritannien und Gibraltar	1 815 398	1 705 670	1 003 204
Frankreich und Algerien	1 030 554	533 347	464 204
Italien	14 777	41 270	6 769
der Berberei (außer Tunis)	4 464	4 560	3 832
Tunis	480	—	1 239
verschiedenen Häfen	1 263 664	433 152	681 543
zusammen	4 129 337	2 717 999	2 160 791
Die Einfuhr von	Weizen: Salmen.	Mais: Salmen.	Gerste: Salmen.
betrug wie oben	4 231 952	2 721 655	2 183 627
Bestand am 25. Dezember 1880	77 434	150	28 314
Einfuhr und alter Bestand zusammen	4 309 386	2 721 805	2 211 941
Ausgeführt wurden	4 129 337	2 717 999	2 160 791
	180 049	3 806	51 150
Verbraucht wurden	108 556	1 936	7 118
	71 493	1 870	44 032
Abgang	16	—	1
Bestand am 25. Dezember 1881	71 477	1 870	44 031

Zolleinnahmen.

Die Zolleinnahmen betrugen im Jahre 1881 103 504 Pfd. Sterl. 7 Schill, sonach 6595 Pfd. Sterl. 16 Schill. 9 Pce. weniger, als in 1880. Die Abnahme trifft vorzüglich auf ordinären Wein, Vieh und Weizen.

An Tonnengeld wurden erhoben 10 660 Pfd. Sterl. 10 Schill. 9 Pce. (1950 Pfd. Sterl. 10 Schill. mehr, als in 1880), an Lagermiethe 1851 Pfd. Sterl. — Schill. 7 Pce. (550 Pfd. Sterl. 7 Schill. 4 Pce. weniger als in 1880), an Gebühren 97 Pfd. Sterl. 10 Schill. (18 Pfd. Sterl. 15 Schill. mehr, als in 1880).

Die Gesammtheit aller vorerwähnten Abgaben war im Jahre 1881 um 5076 Pfd. Sterl. 19 Schill. 1 Penny geringer als im Vorjahre.

Wechsel- und Münzkurse.

Nachstehend folgen die Durchschnittsnotirungen während des Jahres 1881:

auf London, 3 Tage nach Sicht, $2\frac{1}{2}$ bis $2\frac{5}{8}$ pCt. Gewinn,
„ „ 30 „ dato, $2\frac{1}{8}$ „ $2\frac{1}{4}$ „ „
„ „ 30 „ nach Sicht, 2 „ $2\frac{1}{8}$ „ „
„ „ 3 Monate dato, $1\frac{1}{4}$ „ $1\frac{5}{8}$ „ „
„ Frankreich, 3 Tage nach Sicht, 2 „ $2\frac{1}{4}$ „ „
„ „ 30 „ „ „ $1\frac{5}{8}$ „ $1\frac{3}{4}$ „ „
„ „ 3 Monate dato, pari.
Sovereigns 20 Schill. 5 bis $5\frac{1}{3}$ Pce. für das Stück,
20-Frankenstücke 16 „ 4 „ $4\frac{1}{3}$ „ „ „ „

gegen Zahlungen in Sizilianischen Thalern zum Konventionskurse von 4 Schill. 2 Pce. für das Stück.

Postverbindungen.

Die Zahl und die Regelmäßigkeit unserer Verbindungen mit den Hauptplätzen des Mittelmeeres sind derart, daß die Postorganisation nichts mehr zu wünschen übrig läßt. Im Jahre 1881 berührten diese Insel 554 Dampfschiffe, welche die Postverbindung mit dem Kontinent vermitteln. Es ist daher nicht zu befürchten, daß von dieser Seite der Geschäftsgang irgend ein Hinderniß erleiden könne.

V.]

Florenz.

Bericht über Industrie und Handel Italiens im Jahre 1881.

1. Industrie.

Die Mailänder nationale Industrie-Ausstellung des vergangenen Jahres erzeigte schon bei flüchtiger Beschauung und Orientirung, daß im Italienischen Volke das industrielle Leben in einer Weise erwacht ist, daß es auf vielen Gebieten in dem friedlichen Wettkampfe bereits mit Ehren erscheinen kann. Das Hervorragendste hatte die Lombardei geliefert, in welcher ja die Industrie am höchsten entwickelt ist. Großen Aufschwung im Allgemeinen hat die Textilindustrie genommen, die Hauptquelle des nationalen Wohlstandes aber wird immer die Landwirthschaft bilden. Die Produktion von Kokons in Oberitalien stieg von 35 Millionen in 1880 auf 60 Millionen im Jahre 1881; ganz aufgehört hat dieselbe auf Sizilien, auf Sardinien und in den Neapolitanischen Provinzen. Ein neuer Zweig der Landwirthschaft, der Anbau des Tabaks, fängt an in Ober- und Mittelitalien Bedeutung zu gewinnen. Die Erheblichkeit der Ausfuhr landwirthschaftlicher Erzeugnisse Italiens erhellt aus der Thatsache, daß allein ein Turiner Haus im Jahre 1880 4519 Waggons mit 386 903 Centnern solcher hat verladen können.

Das Mineralreich bietet in wenigen anderen Ländern der Ausbeutung einen ähnlichen Schatz. Der Reichthum an Granit, Porphyr und Marmor ist bekannt. Amianth liefert Italien in ganz Europa allein. Das Veltlin- und das Aostathal erzeugen ihn. Bei seiner Unverbrennlichkeit dient er zur Herstellung von Seilen für Dampfmaschinen. Cement, der bis vor Kurzem aus dem Auslande bezogen werden mußte, wird nunmehr vom Lande selbst in hinreichender Menge erzeugt. Reich an Steinsalz erweisen sich Sizilien und Kalabrien, und auch die Erzeugung von Seesalz ist von Bedeutung, jedoch an Wichtigkeit für das Land überragt alle die genannten Produkte der Schwefel, von welchem jährlich 300 000 Tonnen im Werthe von 30 Millionen Lire gewonnen werden. Weiter sind zu nennen Zinn, Zink, Eisen, Blei, Kupfer, Quecksilber, Antimon, Mangan, Silber und Gold.

Obenan in der Metallproduktion steht die Insel Sardinien; das Meiste wird ausgeführt, um verarbeitet wieder bezogen zu werden. Es werden wohl vereinzelte Anstrengungen gemacht, um sich vom Auslande zu emanzipiren, doch fehlt es der Eisenindustrie an dem nöthigen Feuerungsmaterial; nicht ein einziges großes Werk zur Herstellung von Eisenplatten für Schiffe, Brücken, Kessel und Eisenbahnstahlschienen existirt im Königreiche. Eine Wendung zum Bessern kann nun hierin nach der Eröffnung der Gotthardbahn eintreten, auf welcher Westfalen und das Saargebiet Italien ihre Kohle zu annehmbaren Preisen zuführen können.

Groß ist der Fortschritt, den Italien seit zwanzig Jahren auf dem Gebiete des Maschinenbaues und in der Herstellung von Eisenbahnbetriebsmaterial gemacht hat: Dampfmaschinen, Lokomotiven, Personen- und Güterwagen 2c.

In Seidengeweben nahm Italien einst den ersten Rang ein, jetzt besitzt Frankreich das Primat; Stoffe von außerordentlicher Schönheit werden geliefert, ob sie aber in Güte und Dauerhaftigkeit der Farbe insbesondere denen von Lyon gleichzustellen sind, möchte zu bezweifeln sein.

Die Baumwollspinnerei, jung wie sie in Italien ist, leidet hier noch an der Entwickelungskrankheit.

In der Industrie der Gewebe ist Italien nahezu auf gleicher Stufe mit andern dieselbe hegenden Ländern angelangt. Der Umstand, daß trotzdem von Seiden-, Leinen-, Wollen- und Baumwollengeweben, sowie von Garnen weit mehr eingeführt als ausgeführt wird, läßt sich nur dadurch erklären, daß im Königreiche große industrielle Anlagen, wohlfeiles Kapital und genügende Dampfkräfte fehlen, wodurch den Preisen des Auslandes Konkurrenz gemacht werden könnte. In erster Linie aber bildet einen Hemmschuh des Fortschrittes der Italienischen Industrie im Allgemeinen der Mangel einer genügenden Arbeitstheilung: der Fabrikant produzirt zu vielerlei verschiedene Artikel, schwächt dadurch seine Leistungsfähigkeit auf jedem Einzelgebiete und ist dazu gewöhnlich noch Kaufmann. Weiterhin wirken auch hohe Eisenbahnfrachten, schleppender Geschäftsgang bei diesen Verkehrsanstalten und die hohen Staats- und städtischen Steuern hemmend auf die Entwicklung der Industrie. Man nimmt an, daß in Italien 103 600 Männer, 188 500 Frauen und 90 000 Kinder, im Ganzen 382 000 Personen, in Fabriken beschäftigt seien, also etwa 1¾ pCt. der Gesammtbevölkerung des Landes.

Die Wollenwaaren-Industrie ist, soweit feine Gewebe in Betracht kommen, ohne alle Bedeutung; nur Schio und Biella liefern Fabrikate von beachtenswerther Güte.

Auf dem Gebiete der chemischen Industrie sind höchst erfreuliche Fortschritte zu konstatiren. Noch vor zwanzig Jahren bezog die Apenninische Halbinsel nahezu sämmtliche Chemikalien aus dem Auslande und führte dagegen nur Borax aus Toscana und Alaun aus Tolfa aus. Heute bereitet man aus der Chinarinde alle derselben entstammenden Salze und Alkaloide, vor Allem das schwefelsaure Chinin, welches in sehr bedeutender Menge exportirt wird.

Weit zurück ist die Zuckerindustrie, welche bei ihrem innigen Zusammenhange mit der Landwirthschaft in Italien eine besondere Pflege finden sollte.

Auch die Zubereitung des für die Agrikultur hochwichtigen künstlichen Düngers wie nicht minder dessen Verwendung wird noch stark vernachlässigt. Während das Hektar Land in England 32, in Belgien 28, in Deutschland 27 und in Frankreich 22 Hektoliter Weizen liefert, erzeugt Italien auf gleicher Fläche nur 11 Hektoliter desselben.

Einen hervorragenden Rang nimmt Italien in der Töpferkunst, Bronze-, Glaswaaren- und Kunstmöbel-Industrie ein. Die Italiener sind dem Geschmacke der altrömischen Zeit treu geblieben, in welcher auch die kleinsten, zum Hausgebrauch dienenden Artikel eine elegante Form hatten, wie besonders die auf unsere Zeit überkommenen Bronzen es beweisen. Es steht jedoch zu befürchten, daß bei weiterer Vernachlässigung der Zeichenkunst, welche die Basis des Kunstgewerbes bildet, mit der Zeit eine Ueberholung durch andere Länder eintritt. Frankreich, wo seit Franz I. das Kunstgewerbe mit großer Vorliebe gepflegt wird und ein traditioneller feiner Geschmack demselben eine solide Unterlage giebt, ist Italien bereits vorausgeeilt, und Deutschland, wo nunmehr auch Kunst und Handwerk in natürliche, schöne Erfolge verheißende Verbindung getreten sind, sucht Italien ebenbürtig zu werden. In Frankreich und Deutschland lehrt man bereits auf der Elementarschule die Anfangsgründe der Zeichenkunst, während in Italien bis jetzt die Meinung vorherrscht, Unterricht im Zeichnen habe nur der zu nehmen, welcher sich den schönen Künsten widmen will.

In der Töpferkunst zeichnet sich in erster Linie Florenz aus; nach ihm excelliren darin Bologna, Faenza und Pesaro. Man hält sich an die guten Vorbilder des 15. und 16. Jahrhunderts und verkauft zu vergleichsweise wohlfeilen Preisen.

Die Bronze-Industrie ist zufolge der Französischen Konkurrenz im Rückgange.

Noch im Mittelalter besaß Venedig das Monopol der Glas-Industrie. Mit dem Fall der Republik ging ihm dasselbe verloren, und unter der Oesterreichischen Herrschaft verlegte es sich fast ausschließlich auf die Anfertigung von Glasperlen. Nunmehr nimmt die Glas-Industrie daselbst neuen, rühmlichen Aufschwung. Venedig steht wieder an der Spitze und findet erwähnenswerthe Nachahmung in Mailand, Livorno, Ascoli und anderen Städten. Auch die Venediger Mosaikarbeiten in Glas neuerer Zeit verdienen Beachtung.

Zu verwundern ist, daß man die Fabrikation großer moderner Salonspiegel immer noch dem Auslande überläßt, während alle Bedingungen der Blüthe der Spiegelmanufaktur in Venedig gegeben sind.

In eingelegten und geschnitzten Möbeln behauptet Italien noch mit Ehren das Feld. Man bleibt bei der Anfertigung treu der alten Tradition, und der bedeutende Export lehrt, daß man gut daran thut. Einen Fehler begehen jedoch häufig die Italienischen Möbelschnitzer dadurch, daß sie zu wenig den Zweck, dem das Möbel dienen soll, bei der Ausarbeitung klar sich vor Augen halten. Etwas Anderes ist es, ob das Möbel Theil einer Saloneinrichtung oder eines Monumentalbaues, eines Tempels oder eines Staatsgebäudes bilden soll. Bei Möbeln der erstern Art muß die krumme Linie vor der geraden, die rundliche vor der glatten Oberfläche den Vorzug haben, müssen die weichen Umrißlinien vor den harten Linien der Stein-Architektur Berücksichtigung finden. Toscana folgt mit Venedig dem guten traditionellen Stile.

Während die geschnitzten Möbel der Bildhauerkunst anzureihen sind, tritt uns in den eingelegten Möbeln die Malerei näher. In frühester Zeit verwandte man zur Einlage Holz, wie heut noch Sorrent und Nizza es thun. Später nahm man seine Zuflucht zu Elfenbein, Perlmutter und Edelmetallen. In neuester Zeit sind es vorzugsweise Ebenholz und Elfenbein, welche bei eleganten Arbeiten zur Verwendung gelangen.

Eines Industriezweiges müssen wir noch Erwähnung thun, welcher sehr im Aufschwunge begriffen ist: der Papierfabrikation. Jährlich werden im Königreiche 48 Millionen Kilogramm Papier hergestellt, und die Ausfuhr darin überragt nicht unerheblich die Einfuhr. Alle Arten von Papier, vom einfachen Emballagekarton bis zum feinen Filigranpapier sind vertreten.

2. Handel.

Die Handelsbilanz Italiens im Jahre 1881 stellt sich in folgenden Werthbeträgen dar:

	1881. Lire.	1880. Lire.	Differenz. Lire.
Einfuhr.....	1 329 113 097	1 225 637 812	+ 103 475 285
Ausfuhr.....	1 192 906 567	1 132 010 978	+ 60 895 589
Zusammen..	2 522 019 664	2 357 648 790	+ 164 370 874

Deutlich sprechen diese Zahlen, welche den Austausch der Waaren und zugleich den des Geldes umfassen, in einem Jahre, in welchem zufolge der Anleihe in Gold die ganze Bewegung etwas Künstliches hat, erst dann, wenn wir die beiden Elemente vollständig trennen.

Aus der Zollstatistik erhellt, daß die Geldbewegung in den beiden in Frage stehenden Jahren folgende war:

	1881. Lire.	1880. Lire.	Differenz. Lire.
Eingang	89 000 000	32 000 000	+ 57 000 000
Ausgang	17 000 000	20 000 000	— 3 000 000

Wir sehen daraus, daß das Mehr der Einfuhr des Jahres 1881, verglichen mit 1880, nur 46 Millionen betrug, während im nämlichen Jahre für 63 Millionen Waaren mehr als in 1880 ausgeführt wurden.

Bemerkenswerth ist, daß das fragliche Jahr nicht eine die Ausfuhr um 136 Millionen überragende Einfuhr fremder Waaren, wie die obige Bilanzaufstellung es anzuzeigen scheint, vielmehr in der That nur eine solche mit 64 Millionen aufweist, eine Summe, welche weit unter dem Mittel sich bewegt. Mit diesen Thatsachen zerstreut sich die Besorgniß, welche man an das Fallen des Goldagios in Betreff einer Ueberfluthung des Italienischen Marktes durch fremdländische Produkte knüpfte. In der That war das Agio, welches Mitte des Jahres 1880 noch 14 pCt. betrug, im Jahre 1881 durchschnittlich auf 2 pCt. zurückgegangen.

Im Uebrigen erblicken wir nicht allein im Gesammtwaarenaustausch, sondern auch in den einzelnen Kategorien desselben bestimmte Anzeichen dafür, daß die ökonomische Lage des Landes eine gute ist. Nicht allein vermehrte sich der Konsum der Kolonialwaaren, was für den Eintritt größerer Wohlhabenheit spricht, besonders erfreulich ist die verstärkte Einfuhr von Rohmaterialien und Arbeitswerkzeugen, und dann offenbart sich auch eine wesentlich gesteigerte Einnahme aus dem Verkauf landwirthschaftlicher und industrieller Erzeugnisse.

Sehr zu beachten ist der weitere Aufschwung der Textilindustrie im Jahre 1881. Derselbe nahm solche Verhältnisse an, daß die inländischen Spinnereien den Bedarf nicht zu decken vermochten und daß man zur Befriedigung desselben an das Ausland sich wenden mußte. Alles spricht dafür, daß die einheimischen Werkstätten, welche täglich an Zahl und Umfang zunehmen, in Kürze zur Lieferung des benöthigten Materials ausreichen werden.

Die Handelsstatistik zeigt, daß, abgesehen von der Ausfuhr von Wein, Weintrauben, Vieh und Korallen, sämmtliche Ausfuhrartikel einen vermehrten Export aufzuweisen haben. Unter diesen letzteren verdienen Erwähnung: Olivenöl, Sprit, Essenzen von Orangen und Citronen, verzuckerte Früchte, Chininsalze, Seesalz, Cremor tartari, Zündhölzer, unbearbeiteter und gekämmter Hanf, gedrehte Seide, Seidengewebe, Strohgeflechte, Strohhüte, Papier, Reis, Orangen, Citronen, frische Gemüse ꝛc.

Wein und Weintrauben. Wein ergab in der Ausfuhr im Jahre 1881 einen Ausfall, welcher gegenüber von 1880

a. in den nördlichen Provinzen ..... 30 pCt.,
b. in der Insel Sardinien ..... 70 „
c. in Mittelitalien ..... 44 „
d. in den Unteritalienischen Provinzen, einschließlich Siciliens ..... 14 „

betrug. Vermehrung der Einfuhr um 6000 Hektoliter. Bei Weintrauben Verminderung der Ausfuhr um 6 700 000 Lire Werth.

Was speziell die Weinausfuhr nach dem Deutschen Reiche anbelangt, so begann dieselbe überhaupt erst mit dem Jahre 1873, und sie zeigt von da bis zum Jahre 1882 folgende Fluktuationen:

Ausfuhr 1874	8 773	Hektoliter,
1875	1 775	„
1876	2 565	„
1877	5 016	„
1878	7 578	„
1879	6 062	„
1880	64 666	„
1881	51 966	„

Vieh. Die Ausfuhr nahm um 7½ Millionen Lire Werth ab, die Einfuhr um 1½ Millionen Lire zu. Der Export an Schweinen verringerte sich um 1 Million Lire Werth, um ebensoviel der von Schafen und Ziegen. Auch die Ausfuhr an frischem Fleisch zeigt einen Ausfall von 685 000 Lire, die der Eier um 6 700 000 Lire.

Korallen. Verminderung der Ausfuhr roher Korallen um 3 600 000 Lire, Vermehrung der Ausfuhr verarbeiteter Korallen um 20 864 000 Lire.

Olivenöl und Sprit. Steigerung des Exports bei Oel von 507 auf 1157 Centner, bei Sprit um 22 pCt.

Kolonialwaaren. Bei Rohzucker stieg die Einfuhr um 60 pCt., bei Kaffee um 17 pCt., dagegen bei verzuckerten Früchten, Konserven und Gewürzen die Ausfuhr um 25 pCt.

Chemikalien. Chemische Produkte zeigen eine um 25 pCt. größere Einfuhr; bei Chinarinde steigerte sich die Einfuhr um 12 Millionen, bei Chininsalzen die Ausfuhr um 4 Millionen Lire.

Hanf und Flachs. Beide Artikel erfuhren eine vermehrte Einfuhr in verarbeiteter Waare, dagegen in rohem Zustande eine gleich stark vergrößerte 4 Millionen Lire betragende Ausfuhr.

Baumwolle. Eine kleine Steigerung in der Einfuhr von Rohmaterial und bei der Ausfuhr von Transitwaaren konstatirbar. Der Import von Manufakturwaaren ist aber trotz der im Ganzen geringeren Durchschnittspreise um 35 999 376 Lire Werth über den des Jahres 1880 hinausgegangen. Ausfuhr darin von keiner Bedeutung.

Wolle. Rohstoff wurde um 10 pCt. mehr eingeführt und an Manufakturwaaren im Werthe von 72 Millionen Lire, gegen 59 Millionen im Jahre 1880.

Seide. Abnahme der Einfuhr von Rohwaaren um 24 071 970 Lire Werth, und Zunahme der Einfuhr von Manufakturwaaren um

10 021 207 Lire. In gedrehter Seide war die Ausfuhr um 61 243 000 Lire und in Manufakturwaaren dieselbe um 3 800 000 Lire Werth größer als im Vorjahre.

Holz- und Strohwaaren. In gewöhnlichem Holz sind eine um etwa 6 Millionen Lire vergrößerte Einfuhr und um ebensoviel verringerte Ausfuhr zu verzeichnen. Bei Strohgeflechten erhöhte sich die Ausfuhr um 3 Millionen, in Hüten nur um 583 000 Lire Werth.

Lumpen und Holzpappen. Verminderung der Einfuhr von Holzpappen um 10 pCt. und der Lumpen sogar um 75 pCt. Die Ausfuhr der letzteren hat ganz aufgehört. Die Importation in verarbeiteter Waare war um etwa 2 Millionen Lire größer als im Vorjahre.

Häute, Felle, Handschuhe. Bedeutender die Einfuhr in Rohhäuten und in gegerbten Waaren um 8 800 000 Lire Werth; geringer die Ausfuhr in Fellen und Handschuhen.

Edelmetalle. In Goldmünzen eine um 62 700 000 Lire vergrößerte Einfuhr.

Erdarten, Steine, irdene Waaren, Steinkohle. Einfuhr verschiedener Erdarten und irdener Waaren um 5 141 000 Lire Werth, d. h. um 70 pCt. größer, Einfuhr von Steinkohle um 4 851 000 Lire Werth oder um 8 pCt. größer, als im Jahre 1880.

Getreide und andere landwirthschaftliche Produkte. Bei Getreide war die Einfuhr um 92 Millionen Lire geringer, die Ausfuhr nicht verändert gegen 1880. Vergrößerte Ausfuhr fand statt in Milchextrakt, frischer Butter, Fett und Dünger.

Verschiedenartige Fabrikate. Die Einfuhr stieg von 32 593 000 Lire Werth im Jahre 1880 auf 39 956 000 Lire im Jahre 1881, vergrößerte sich also um 25 pCt. Die Ausfuhr zeigte eine geringe Abnahme.

In Kategorien eingetheilt, bieten uns Einfuhr und Ausfuhr folgende Zahlengruppen:

1. Einfuhr im Jahre 1881.

	Ernährungsprodukte. Lire.	Rohprodukte. Lire.	Manufakturwaaren. Lire.
Getränke, Oel, Spiritus	22 217 925	19 060	33 713 851
Kolonialwaaren, Droguen, Tabak	85 521 805	15 765 235	278 576
Chemische Produkte, Medizinalien, Parfumerien	—	17 577 600	30 914 710
Farbwaaren	—	13 507 545	10 591 646
Hanf und Flachs	—	2 624 125	33 112 160
Baumwolle	—	79 995 465	108 195 611
Wolle	—	40 000 200	71 594 620
Seide	—	60 489 830	35 712 583
Holz und Stroh	—	37 812 899	12 115 690
Lumpen und Papier	—	658 825	7 709 612
Häute	—	36 028 090	14 588 642
Mineralien, Metalle	—	17 978 800	135 609 296
Steine, Erdarten, irdene Fabrikate	—	77 121 832	16 415 851
Getreide, Mehl, Mehlfabrikate	75 393 342	18 328 588	3 370 859
Vieh, thierische Produkte, Felle	57 608 818	40 516 230	4 534 750
Verschiedene Gegenstände	—	498 400	39 457 836
	240 741 480	458 922 724	557 916 393

In drei Hauptkategorien zusammengefaßt:

Ernährungsprodukte	240 741 480	Lire,
Rohmaterialien	458 922 724	„
Manufakturwaaren	557 916 393	„
	1 257 580 597	Lire,
Gold und Silbermünzen	71 532 500	„
im Ganzen	1 329 113 097	Lire,

welcher Betrag der zu Eingang der vorstehenden Abtheilung bei der Handelsbilanz aufgeführten Einfuhrwerthzahl entspricht.

2. Ausfuhr im Jahre 1881.

	Ernährungsprodukte. Lire.	Rohprodukte. Lire.	Manufakturwaaren. Lire.
Getränke, Oel, Spiritus	161 534 320		9 334 540
Kolonialwaaren, Droguen, Tabak	5 577 260	1 075 560	71 783
Chemische Produkte, Medizinalien, Parfumerien	—	13 759 579	31 369 639
Farbwaaren	—	9 157 741	351 486
Hanf und Flachs	—	31 296 035	11 068 648
Baumwolle	—	27 534 915	3 123 038
Wolle	—	4 569 730	4 343 350
Seide	—	341 248 500	28 183 165
Holz und Stroh	—	16 446 264	45 254 858
Papier, Lumpen	—	4 844 430	3 947 265
Häute	—	6 724 400	11 980 648
Mineralien, Metalle	—	14 887 262	4 947 346
Erdarten, irdene Fabrikate	—	42 827 405	24 017 692
Getreide, Mehl, Mehlfabrikate	133 068 670	4 463 295	37 128
Vieh, thierische Produkte, Felle	81 081 883	73 789 176	784 780
Verschiedene Gegenstände	—	42 700	13 097 746
	381 271 133	592 676 022	191 913 112

In drei Hauptkategorien zusammengestellt:

Ernährungsprodukte	381 271 133	Lire,
Rohmaterialien	592 676 022	„
Manufakturwaaren	191 913 112	„
	1 165 860 267	Lire,
Gold und Silbermünzen	27 046 300	„
im Ganzen	1 192 906 567	Lire.

3. Ernte.

Die 1881er Ernte Italiens war, die Weincrescenz ausgenommen, geringer als die des vorausgegangenen Jahres, welche eine gute Mittelernte gewesen ist. Der Winter verlief normal, das Frühjahr brachte jedoch mit viel Regen einen ungewöhnlich niedrigen Thermometerstand, wodurch das Wachsthum der Cerealien und andern Vegetabilien gehemmt wurde. Aus einer Zusammenstellung der Erträgnisse beider Jahre wird der Unterschied der Ernteresultate ersichtlich. Italien erzeugte:

		Hektoliter.	Hektoliter.	Prozente einer Mittelernte.	
a. an Getreide:					
Weizen	1880	60 277 785		= 118⅘	
	1881		36 620 532		= 71⅘
Mais	1880	29 218 698		= 93¼	
	1881		20 072 367		= 64⅕
Reis	1880	9 962 726		= 101⅝	
	1881		8 425 531		= 86
Roggen und Gerste	1880	6 773 162		= 105⅙	
	1881		4 612 657		= 71⅘
Hafer	1880	6 942 747		= 103⅕	
	1881		4 884 742		= 72⅕
Gesammtergebniß	1880	113 175 118		107⅘	
	1881		74 615 829		71
b. an Gemüsen:					
grüne Bohnen, grüne Erbsen, Linsen	1880	1 920 706		= 77⅘	
	1881		1 139 385		= 53⅕
Lupinen, Wicken und Erbsen	1880	2 709 674		= 80⅕	
	1881		2 015 170		= 59⅝
Gesammtergebniß	1880	4 630 380		79	
	1881		3 334 555		56⅘
		Centner.			
c. an Kartoffeln	1880	6 399 474		= 90⅞	
	1881		4 974 158		= 70⅘
d. an Kastanien	1880	5 548 280		= 96⅕	
	1881		3 588 552		= 62⅕
e. an Hanf	1880	819 019		= 84	
	1881		842 866		= 86⅘
f. an Flachs	1880	206 824		= 88	
	1881		198 119		= 84⅓
g. an Pflanzen, die Webestoff liefern	1880	1 025 843		= 84⅘	
	1881		1 040 985		= 86⅕
		Kilogramm.			
h. an Seidenkokons[1])	1880	41 674 109		} Mittelernte.	
	1881		39 837 661		
		Hektoliter.			
i. an Wein	1880	20 575 144		= 74⅘	
	1881		24 317 913		Mittelernte.

Im Laufe des Jahres 1881 sind seitens des Staats mehrere landwirthschaftliche Schulen eingerichtet worden, welche nicht verfehlen werden, der landbautreibenden Bevölkerung des Landes nach und nach jene Kenntnisse zuzuführen, deren sie bedarf, um den Ackerbau auf die Stufe zu heben, auf welcher angelangt derselbe zu einer nicht versiegenden Quelle großen nationalen Wohlstandes werden muß. Instinktiv fühlt bereits das Volk die Bedeutung solcher Schulen; es geht dies aus der relativ starken Frequenz der neugegründeten Anstalten und aus der weiteren Thatsache hervor, daß im verflossenen Jahre mehrere Stifungen und Vermächtnisse mit großen Kapitalien für die Einrichtung landwirthschaftlicher Privatschulen gemacht worden sind.

[1]) Die endgültige Feststellung der Ergebnisse einer Ernte erfolgt nach im Laufe des ihr folgenden Jahres wiederholt stattgefundenen Erhebungen mit der Veröffentlichung der approximativen Schätzung der nächsten Ernte seitens des Ministeriums für Landwirthschaft, Industrie und Handel in den monatlich erscheinenden statistischen Tabellen. So erklären sich die öfters sich bei den Angaben der einander folgenden Jahresberichte einstellenden Differenzen.

4. Geldverhältnisse, Finanzen.

Der Kurs der Italienischen 5prozentigen Rente bewegte sich im ersten halben Jahre zwischen 90 und 94½ pCt., derjenige der 3prozentigen konsolidirten Anleihe zwischen 53½ und 56 pCt.; der Durchschnittskurs im zweiten Semester war bei ersterer 89½, bei letzterer 54½.

Gold schwankte im Laufe des ersten Halbjahres zwischen 20 Lire 40 Cent. und 20 Lire 30 Cent. und stieg am Schlusse des Jahres wieder auf 20 Lire 45 Cents. Dementsprechend gestaltete sich der Wechselkurs auf Deutsche Bankplätze; zu Ende Juni auf 122 gefallen, hob sich derselbe gegen Schluß des Jahres auf 126 Lire für 100 Mark.

Der Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben des Staats betrug im Jahre 1881 effektiv 29 Millionen Lire. Mehr vereinnahmt wurden eigentlich 49 Millionen Lire. Davon wurden jedoch 20 Millionen zur Amelioration von Staatsgütern und zur Ausgleichung schwebender Schulden verwendet.

Der Ueberschuß resultirt aus einer höheren Steuereinnahme, insofern die Zölle 19, die Steuer auf die beweglichen Güter 6, die Besteuerung der Spiritusfabrikation 4½, die Stempelsteuer 3½, die Mahlsteuer 2½ Millionen, die Besteuerung der Handelsgesellschaften

600 000, die Grundsteuer ebensoviel und endlich die Staatseisenbahnen ½ Million mehr einbrachten. Auf der anderen Seite wußte man, in der Verwaltung der verschiedenen Ministerien eine Ersparniß von 6 Millionen zu erzielen.

5. Bankwesen, Banknoten-Emissions-Institute.

Mittelst Königlichen Dekrets wurde im Jahre 1881 die Genehmigung zur Gründung von 89 Aktien-Bankgesellschaften ertheilt. Muß auch zugegeben werden, daß nicht wenige dieser anonymen Gesellschaften zu Spekulationszwecken errichtete Banken sind, welche erst in zweiter Linie dem Handel und der Industrie des Landes dienen wollen, so ist doch auch zu beachten, daß unter diesen neuen Geldinstituten 32 kleine, in kleineren Gemeinden ins Leben getretene Volksbanken sich befinden, die ausschließlich Handel und Gewerbe finanziell zu unterstützen berufen sind.

Nach einem Ausweise der Italienischen Banknoten-Emissions-Institute für Ende 1881 balancirten der Aktiv- und Passiv-Saldo mit der Summe von 2247 Millionen Lire, das Vorjahr mit 247 Millionen überragend. Im Jahre 1881 verringerten sich hingegen Portefeuille und Lombardvorschüsse, und vermehrten sich die Titel unter der Rubrik „Kredite und Staatspapiere", wie die folgende Uebersicht anzeigt:

	1880.	1881.
Portefeuille	423 000 000	404 000 000
Vorschuß	147 000 000	112 000 000
Staatspapiere	234 000 000	253 000 000
Kredite	241 000 000	473 000 000

Im Passivum verringerte sich die Banknotencirkulation unter gleichzeitiger geringer Erhöhung des Kapitalkonto und fühlbarem Rückgang der Contocorrent-Rechnungen sowie anderer Schulden bei Sicht und auf Ziel wie nachsteht:

	1880.	1881.
Kapital	310 000 000	312 000 000
Banknotenumlauf	748 000 000	735 000 000
Contocorrente und Schulden auf Zeit, bezw. bei Sicht	251 000 000	217 000 000

Das Diskonto- und Lombardgeschäft bezifferte sich in den Jahren 1880 und 1881 auf 2402 bezw. 2543 Millionen Lire. Die Nationalbank steht an der Spitze aller betreffenden Institute mit einem Umschlag von 1626 Millionen Lire. Alsdann folgt die Bank von Neapel mit 466, die Toskanische Bank mit 155, die Römische mit 127, die Sicilianische mit 120 und endlich die Toskanische Kreditbank mit 47 Millionen Lire.

Diese Resultate entsprechen dem Stande der Dinge, welche die beabsichtigte und nun nicht mehr in Frage stehende Aufhebung des Zwangskurses veranlaßte.

6. Fallimente.

Die Aufbesserung der Handelslage Italiens spricht sich in der seit mehreren Jahren andauernd sich vermindernden Zahl der Fallimente aus.

Das vierte Bimester verzeichnete in 1878..... 264 Fallimente,
„ 1879..... 220 „
„ 1880..... 190 „
„ 1881..... 179 „
das letzte Bimester (November und Dezember) ..... „ 1881..... 104 „

Im Laufe des Jahres 1881 erfolgten 1157 Zahlungseinstellungen, wogegen noch im Jahre 1880 die Anzahl der Fallimente 1255 betragen hat.

V.]

Zante.

Jahresbericht für 1881.[1])

Handel von Zante.

Eine reiche Korinthen-Ernte und friedlichere Politik haben dem Handel dieser Insel wieder etwas mehr Leben eingeflößt, was sich in der Zunahme der Einfuhr bemerkbar macht, deren Gesammtwerth (Schmuggel, der sich stets verbreiten soll, nicht mitberechnet)

im Jahre 1881 3 102 000 Mark betrug,
gegen 1880 2 832 100 „
„ 1879 2 679 700 „
„ 1878 4 053 080 „

Die einzelnen Einfuhrartikel sind aus nachstehender Uebersicht ersichtlich:

Einfuhr in Zante im Jahre 1881.

	Drachmen.	Mark.
Getreide	1 363 022	975 000
Baumwollenwaaren und Garne	713 567	509 500
Wollen- und Tuchwaaren	237 318	169 400
Seiden- und andere Stoffe	76 139	54 000
Kaffee	266 030	105 000
Zucker	187 945	173 800
Reis	80 418	47 100
Stockfisch, Kaviar u. Eingesalzenes	242 459	160 000
Früchte, Gemüse und Eßwaaren	107 687	82 300
Holz, Faßdauben und Reife	160 335	127 000
Schwefel	43 240	71 600
Petroleum und Kerzen	115 226	82 200
Kurz-, Porzellan-, Thon- und andere Waaren	282 501	201 900
Eisen und andere Metalle	63 918	45 500
Verschiedenes	416 670	297 700
	4 356 475	3 102 000

Anmerkung. Die Beträge in Drachmen sind die Werthe nach Angaben des Zollamtes, auf Grund der Zollerhebung berechnet, diejenigen in Mark sind die ungefähren Werthe zum Durchschnittspreise jedes Artikels berechnet.

Deutschlands Antheil daran, worüber das Zollamt, aus Gründen, die in früheren Berichten angegeben wurden, keine Kontrole hält, soll unbedeutend sein und keine Zunahme aufweisen.

In der Ausfuhr stellt die Statistik ein bei Weitem günstigeres Bild dar. Der Gesammtwerth der Ausfuhr erreichte 1881 die Höhe von 5 159 200 Mark, nämlich:

	Drachmen.	Mark.
Korinthen	5 837 363	4 830 000
Olivenöl	325 697	252 100
Seife	80 068	57 200
Verschiedenes	27 855	19 900
	6 270 983	5 159 200

gegen 3 183 400 Mark im Jahre 1880,
„ 3 059 300 „ „ „ 1879,
„ 2 038 640 „ „ „ 1878,
„ 4 296 480 „ „ „ 1877.

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1882, Th. II., Januarheft S. 59.

Das Hauptkontingent dazu liefern die Korinthen, theils Produkt der Insel selbst, theils Zufuhren aus dem Peloponnes, die hier zur Ausfuhr gelangen; und ist es die Vermehrung dieser letzteren, welche namentlich die Ausfuhrzahlen im Jahre 1881 so merklich angeschwellt hat. In obigen Zahlen ist die Korinthen-Ausfuhr ohne Rücksicht auf die Ernte mit inbegriffen, dagegen giebt nachstehende Tabelle eine Uebersicht der Ausfuhr nach Ernten ohne Rücksicht auf die Zeit der Ausfuhr.

Korinthen-Ausfuhr von Zante.

Verschifft nach:	Zante-Frucht. Ernten von				Morea-Frucht. Ernten von				Insgesammt Ernten von			
	1878.	1879.	1880.	1881.	1878.	1879.	1880.	1881.	1878.	1879.	1880.	1881.
	Tonnen.				Tonnen.				Tonnen.			
England	1889	2663	2138	3476	1724	2297	3106	2761	3623	4960	5224	6 237
Frankreich	—	429	497	814	—	285	17	526	—	714	564	1 340
den Niederlanden	1248	934	1558	1630	5	—	—	—	1253	934	1558	1 630
Belgien	2701	231	677	1219	—	—	—	—	2701	231	677	1 219
Deutschland[1]	195	117	—	—	—	—	—	60	195	117	—	60
Amerika	—	—	—	356	—	600	102	848	—	600	102	1 204
Triest	—	—	—	22	108	—	6	13	108	—	6	35
Rußland	—	—	—	8	53	—	151	—	53	—	151	8
Orders	148	470	—	200	—	98	—	—	148	568	—	200
verschiedenen Ländern	4	—	3	—	243	—	10	—	247	—	13	—
Noch unverschifft etwa	—	—	—	175	—	—	—	—	—	—	—	175
Zusammen	6195[2]	4844[2]	4873[2]	7900[2]	2133	3280	3392	4208	8328	8124	8265	12 108

Die Korinthen-Ernte von Zante war 1881 ausnahmsweise reich und von guter Qualität, wurde auch hoch bezahlt. Die Preise schwankten zwischen etwa 18 und 20 Mark pro 50 Kilogramm, frei am Bord hier in Fässern, für die Durchschnittsqualität, die sogenannte „Serraglia-Frucht", und zwischen etwa 19½ und 21 Mark für die feinere Sorte, die „Casalina" heißt. Diese Preise sollen für den Handel nicht gewinnbringend gewesen sein. Deutschland und die Rheingegend insbesondere bezieht den größten Theil der „Serraglia-Frucht."

Die anderen Hauptprodukte von Zante, Olivenöl und Wein, haben 1881 keine günstigen Resultate ergeben; die Ernten reichen kaum für den einheimischen Bedarf aus.

Schifffahrt.

Zwei Deutsche Schiffe haben 1881 hier angelegt.

Ueber den gesammten hiesigen Schiffsverkehr giebt nachstehende Tabelle Auskunft.

Schiffsverkehr in dem Hafen von Zante im Jahre 1881, von Schiffen über 25 Tonnen Gehalt.

Ein- und wieder ausgelaufene Schiffe.

Nationalität.	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Zusammen.		Bemerkungen.
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	
Oesterreichisch-Ungarische	160	140 436	30	3 438	190	143 874	Die Griechischen und Oesterreichischen (Lloyd-) Dampfschiffe sind die hier regelmäßig verkehrenden Postdampfschiffe.
Griechische	243	120 552	295 (a)	49 830	538	170 382	
Britische	53 (b)	47 686	16 (b)	2 165	69	49 851	
Italienische	2	1 775	39	4 350	41	6 125	
Türkische	—	—	22	2 420	22	2 420	(a) Meist Getreideladungen aus Rußland, Rumänien und der Türkei.
Deutsche	1 (b)	519	1 (b)	153	2	672	
Norwegische	1	386	—	—	1	386	(b) Größtentheils Korinthen- und Olivenöl-Ladungen nach England, dem Kontinent und Amerika.
Samische	—	—	1	266	1	266	
Russische	—	—	1	134	1	134	
zusammen im Jahre 1881	460	311 354	405	62 756	865	374 110	
gegen 1880	339	218 942	457	53 287	796	272 229	
„ 1879	179	74 342	781	205 614	960	279 956	
„ 1878	271	174 119	516	61 922	787	236 041	

[1]) Außer diesen direkten Verschiffungen importirt Deutschland auch indirekt über London, die Niederlande und Belgien.

[2]) Diese sind auch die ganzen Jahresernten von Zante.

Kurse etc.

Die Schwankungen der Wechselkurse waren während des Jahres bedeutend. Papier auf London, 3 Monate dato, ging von 28 (etwa Pari) bis auf 30½ alte Drachmen pro Pfd. Sterl. Die anderen Kurse, sowie das Goldagio, folgten im Verhältnisse.

Bank-Diskonto 7 bis 8 pCt., Platz-Diskonto 8 bis 10 pCt.

V.]

Syra.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die Verkehrsbewegung des hiesigen Platzes im Jahre 1881 ergiebt sich aus den folgenden Uebersichten.

Einfuhr.

Artikel.	Werth: Pfd. Sterl.
Manufakturwaaren	340 293
Häute	178 780
Garn	48 135
Steinkohle	30 837
Zucker, Kaffee und andere Kolonialwaaren	51 031
Reis	24 197
Gesalzene Provisionen (Sardinen)	34 326
Eisen	25 890
Anstreichfarben und Alaun	20 433
Wein und Spirituosen	19 077
Tabak	32 712
Soda	9 325
Kupfer, Messing und Zinn	14 427
Schießpulver	9 247
Segeltuch und Sackleinwand	8 683
Irdenwaaren	5 549
Kurzwaaren	9 132
Leinöl	2 425
Zwirn	4 829
Fertige Kleidungsstücke	4 885
Zinngeschirr	1 705
Kartoffeln	2 091
Wachs	4 769
Maschinen	800
Tauwerk	10 801
Talg	731
Seife	881
Glaswaaren	6 639
Feuerwaffen	915
Uhren	1 724
Dynamit	13 003
Paraffinöl	31 784
Weizen, Gerste und Mehl	129 663
Gemüse und Hülsenfrüchte	4 153
Medizin	2 442
Schwefel	2 219
Hüte	4 265
Biskuits	293
Butter	4 985
Kaviar	6 062
Vieh und lebender Vorrath	8 329
Papier	7 352
Zündhölzer	2 199
Goldwaaren	1 023
Baumwollen- und anderes Band	2 365
Rothe Kappen (Fes)	380
Hanf	3 119
Berliner (Stick-) Wolle	664
Baumwolle	854
Oel	2 188
Oliven	499
Mastix	777
Früchte	7 101
Schwämme	45 062
Käse	3 279
Halva	964
Haschisch	1 079
Bauholz	10 496
Silberwaaren	684
Verschiedenes	43 395
Zusammen	1 245 917

Davon kamen aus:

England	für	630 437	Pfd. Sterl.
der Türkei	„	162 920	„
Frankreich	„	160 615	„
Oesterreich	„	88 540	„
Rußland	„	88 338	„
Amerika (Paraffinöl)	„	31 784	„
den Niederlanden	„	23 286	„
Italien	„	21 429	„
Deutschland (Dynamit und Schießpulver)	„	14 840	„
Egypten	„	14 140	„
Belgien (Häute und Glaswaaren)	„	5 318	„
Rumänien (Getreide ꝛc.)	„	4 300	„

Ausfuhr.

Artikel.	Werth: Pfd. Sterl.
Schwämme	18 669
Knoppern	2 169
Tabak	3 808
Schmirgel	1 440
Käse	914
Lumpen	559
Anis	1 016
Gemüse	344
Oel	691
Honig	132
Früchte	650
Hülsenfrüchte	105
Spirituosen und Wein	248
Wachs	20
Mehl	94
Nasse und trockene Häute	511
Zubereitete Häute	9 423
Verschiedenes	6 546
Zusammen	47 339

[1]) Wegen der beiden Vorjahre s. Hand. Arch. 1881 II. S. 178.

Davon gingen nach:

der Türkei	für	15 720 Pfd. Sterl.
England	„	11 589 „
Frankreich	„	11 380 „
Rumänien	„	4 299 „
Rußland	„	1 776 „
Oesterreich	„	1 234 „
Egypten	„	805 „
Italien	„	536 „

Schiffsbewegung.

Nationalität.		Eingang. Anzahl.	Tonnen.	Ausgang. Anzahl.	Tonnen.
Britische	Dampfschiffe	156	127 860	158	129 390
Oesterreichische .	„	156	118 992	158	119 876
„	Segelschiffe	9		8	
Egyptische	Dampfschiffe	105	92 633	105	92 633
Französische	„	144	176 670	145	177 243
Italienische	Segelschiffe	9	1 309	12	1 594
Spanische	Dampfschiffe	5	3 940	5	4 114
Russische	„	51	61 531	52	62 859
„	Segelschiffe	11		10	
Deutsche	Dampfschiffe	1	757	1	757
„	Segelschiffe	1		1	
Niederländisches	Dampfschiff	1	596	1	596
Türkische	Dampfschiffe	21	26 487	21	26 636
„	Segelschiffe	601		589	
Norwegisches...	Segelschiff	1	303	1	303
Griechische	Dampfschiffe	27	53 588	29	55 214
„	Segelschiffe	509		512	
Dänisches	Dampfschiff	1	962	—	—
Zusammen..	Dampfschiffe	668	665 628	475	671 215
	Segelschiffe	1 141		1 050	

In der fast ausschließlich unter Griechischer Flagge betriebenen **Küstenfahrt** kamen ein 393 Dampfschiffe von 204 098 Tonnen und 2189 Segelschiffe von 30 976 Tonnen, zusammen 2582 Schiffe von 235 074 Tonnen, und gingen aus 395 Dampfschiffe von 206 501 Tonnen und 2189 Segelschiffe von 33 148 Tonnen, zusammen 2584 Schiffe von 239 649 Tonnen.

Neu **erbaut** wurden 34 Schiffe von 2649 Tonnen, und zwar 9 Schiffe von mehr als 100 Tonnen, zusammen 1739 Tonnen messend, und 25 Schiffe unter 100 Tonnen, zusammen 910 Tonnen messend.

V.]

Havre.

Jahresbericht für 1881.[1])

Havre ist als Französischer Handels- und Schifffahrtsplatz ersten Ranges mit dem allgemeinen auswärtigen Handel Frankreichs enge verknüpft.

Es lohnt sich deshalb, einen kurzen Ueberblick über den letzteren, wie sich derselbe während des Berichtjahres gestaltet hat, vorauszuschicken.

Der auswärtige Handel Frankreichs weist für das Jahr 1881 bei einer Gesammteinfuhr zum Werthe von 4 946 448 000 Franken eine Abnahme der Einfuhr gegen das Vorjahr zum Betrage von 86 719 000 Franken und bei einer Gesammtausfuhr zum Werthe von 3 612 442 000 Franken eine Zunahme der Ausfuhr gegen das Vorjahr zum Betrage von 144 553 000 Franken auf. Der bei der Bilanz des auswärtigen Handels für das Berichtjahr sich ergebende Ueberschuß der Einfuhr über die Ausfuhr von 1334 006 000 Franken ist hiernach um 57 834 000 Franken geringer als im Vorjahre und dürfte durch die dem Lande aus dem überseeischen Handel zufallenden Fracht-, Kommissions- und Provisionsbeträge, durch die Erträgnisse der im Auslande angelegten, auf 20 Millionen geschätzten Französischen Kapitalien und durch die von den zahlreichen, im Lande sich aufhaltenden Ausländer eingeführten Gelder mehr als gedeckt worden sein. Für die letztere Annahme spricht insbesondere auch der Umstand, daß die Einfuhr von Edelmetallen, welche während des Jahres 1881 den Werthbetrag von 363 000 000 Franken erreichte, die Ausfuhr derselben zum Werthbetrage von 303 000 000 Franken um 60 Millionen, nämlich 10 Millionen in Gold und 50 Millionen in Silber, überstiegen hat.

Die Abnahme des Französischen Einfuhrhandels während des Berichtjahres ist verursacht durch die trotz erhöhter Ausfuhr erheblich verminderte Einfuhr von Verzehrungsgegenständen. Dagegen ist sowohl bei der Einfuhr der für die einheimische Industrie nöthigen Rohprodukte, als bei der Einfuhr von Fabrikaten eine nicht unerhebliche Zunahme gegen das Vorjahr zu konstatiren. Die Zunahme des Französischen Ausfuhrhandels trifft außer den Verzehrungsgegenständen insbesondere die Fabrikate. Die Ausfuhr der letzteren hat im Berichtjahre den Werthbetrag von 1 920 155 000 Franken gegenüber einer Einfuhr von Fabrikaten zum Werthbetrage von 528 621 000 Franken erreicht, mithin die Einfuhr noch etwa um das Dreifache überstiegen. Im Allgemeinen darf hiernach das Ergebniß des auswärtigen Handels Frankreichs für das Berichtjahr als ein günstiges angesehen werden, da es auf eine Hebung der einheimischen Industrie und auf ein günstiges Erträgniß der einheimischen Bodenproduktion hinweist. Entsprechend dem allgemeinen auswärtigen Handel Frankreichs, weist auch der auswärtige Handel Havres im Jahre 1881 gegen das Vorjahr im Allgemeinen eine Abnahme der Einfuhr gegenüber einer nicht unerheblichen Zunahme der Ausfuhr auf. Die verminderte Einfuhr ist namentlich dem erheblich geringeren Getreideimport zuzuschreiben. Die Mindereinfuhr von Weizen hat sich allein auf über 144 Millionen Kilogramm beziffert.

Wie die großen Handels- und Hafenplätze des Landes von der Import- und Exportfähigkeit desselben im Allgemeinen abhängig sind, so sind andererseits sie in erster Linie mitberufen, dem Waarenimport und Export diejenigen Wege und Erleichterungen zu schaffen, welche zu einer gedeihlichen Entwicklung desselben beizutragen geeignet sind. Die Bemühungen des hiesigen Handelsstandes, den hiesigen Platz mehr und mehr zu einem Stapelplatz für die wichtigeren Handelsartikel zu machen, sind, zum Theil unterstützt durch die auch in dem neuen Französischen Zolltarif beibehaltenen Unterscheidungszölle (surtaxe d'entrepôt), nicht ohne Erfolg geblieben. Die Bedeutung des hiesigen Marktes für eine Reihe wichtiger Importartikel, wie Baumwolle, Kaffee, Wolle, Häute, Nutz- und Farbhölzer und anderer Kolonialwaaren, ist nicht zu verkennen und hat im Berichtjahr wiederum zugenommen. Dagegen ist ein in den letzten zehn Jahren in Aufschwung gekommener Handelszweig, die Einfuhr gesalzenen Amerikanischen Schweinefleisches, welche im Jahre 1880 das erhebliche Quantum von 32 Millionen Kilogramm erreichte, durch das zu Anfang des Berichtjahres wegen der gefürchteten Gefahr der Trichinenkrankheit erlassene Einfuhrverbot gänzlich lahmgelegt worden·

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 373.

Die völlig unerwartete Maßregel hat dem hiesigen Platze erhebliche Verluste erwachsen lassen, abgesehen von dem Wegfall der durch den Handel mit diesem Artikel dem Platze erwachsenen Nebenverdienste, welche auf jährlich etwa 15 Millionen Franken veranschlagt wurden. Die Aufhebung des Einfuhrverbotes wird von den Betheiligten mit allen Mitteln angestrebt.

Schon in früheren Berichten ist darauf hingewiesen worden, mit welchen Schwierigkeiten der hiesige Handel zu kämpfen hat bezüglich der Verkehrsverbindungen mit dem Inlande. Auch im Berichtjahre haben sich die Klagen des Handelsstandes erneut über die ungenügende Fürsorge der Verwaltung der einzigen Havre mit dem Inlande verbindenden Eisenbahnlinie zur Bewältigung des stetig zunehmenden Waarenverkehrs. Die für den hiesigen Platz wichtige, seit Jahren im Prinzip genehmigte neue direkte Eisenbahnverbindung zwischen Havre und Dieppe, welche Havre mit dem nördlichen Frankreich verbinden soll, ist auch im Berichtjahre der Ausführung nicht wesentlich näher gerückt, und ist die vollständige Unabhängigkeit derselben von der bestehenden Pariser Linie, worin der Kernpunkt ihres Nutzens für Havre liegen würde, noch nicht als gesichert zu erachten. Andererseits ist eine nähere Verbindung Havres mit dem südwestlichen Frankreich insofern im Berichtjahre in Angriff genommen worden, als im Anschluß an die Pariser Linie der Bau einer Verbindungslinie von Venzeville über Bolbec und Lillebonne nach Pont-Audemer theilweise fertiggestellt worden ist. Der Uebergang über die Seine soll durch ein Trajektschiff vermittelt werden, welches indessen vielfachen Störungen ausgesetzt sein wird. Die Erwartung der hiesigen Geschäftswelt, eine thunlichst direkte und feste Eisenbahnverbindung mit dem Südwesten vermittelst einer Eisenbahnbrücke über oder eines Eisenbahntunnels unter der Seine nahe der Mündung zu erhalten, hat sich hiernach zunächst nicht erfüllt. Die Arbeiten an dem im Jahre 1880 genehmigten Bau eines Kanals von Havre nach Tancarville endlich, welcher Havre mit dem Kanalnetze des nördlichen Frankreichs verbinden soll, sind im Berichtjahre gleichfalls nur langsam gefördert worden.

Was den hiesigen Hafen betrifft, so haben sich im Berichtjahre die Folgen des Mangels der erforderlichen Mittel, ungenügende Instandhaltung, in bedenklicher Weise gezeigt. Es ist zu hoffen, daß die im Berichtjahre vorgenommenen vorläufigen dringenden Reparaturarbeiten und die inzwischen reichlicher gewährten Mittel die erforderliche Abhilfe zu schaffen geeignet sein werden. Die Arbeiten an dem seit kurzem in Angriff genommenen neuen neunten Bassin, welches für die Aufnahme der großen überseeischen Dampfer bestimmt ist und dessen baldige Fertigstellung um so dringender erforderlich wäre, als zur Zeit nur ein einziges Bassin die erforderliche Tiefe zur Aufnahme derselben besitzt, gehen nur langsam vorwärts. Der gleichzeitig genehmigte Bau zweier neuer großer Trockendocks ist noch auf ungewisse Zeit verschoben, und wird das einzige zur Zeit für die Aufnahme großer Dampfer geeignete Trockendock noch für geraume Zeit genügen müssen. Der fortdauernde Mangel an geeigneten, den neuen Erfindungen und Verbesserungen entsprechenden Einrichtungen zur Beschleunigung des Ein- und Ausladens der Schiffe, sowie die noch immer sehr erheblichen mannigfachen Hafenabgaben bilden einen weiteren wesentlichen Nachtheil des sonst so günstig gelegenen Hafens.

Hat sich schon bei der bisherigen Frequenz der Schifffahrt namentlich der Raum zur Unterbringung der Schiffe mit größerem Tiefgang als kaum ausreichend erwiesen, so lassen sich schon für die nächste Zukunft noch erheblichere Schwierigkeiten voraussehen. Begünstigt durch die mit dem Französischen Gesetze vom 29. Januar 1881 zur Hebung der nationalen Schifffahrt geschaffenen Schiffbau- und Schifffahrtsprämien, ist hier bereits eine Reihe neuer, zum Theil schon im Berichtjahre ins Leben getretener Schifffahrtsunternehmungen geschaffen worden. Zu den bestehenden Dampferverbindungen Havres mit Nordamerika, den Antillen, Brasilien, dem La Plata, Spanien und dem Mittelmeer kommen neue regelmäßige Dampferlinien nach New-Orleans, Côte ferme und den Antillen, nach Kanada und Brasilien, nach den Südseehäfen, nach den Häfen des Parana, nach Spanischen Häfen und andere mehr. Die Frequenz des hiesigen Hafens wird sich durch die gedachten größeren neuen Unternehmungen allein um etwa 30 große Dampfer von zusammen etwa 70 000 Tonnen Gehalt, welche jährlich drei bis vier Ausreisen machen werden, erhöhen. Zudem geht die allgemeine Tendenz der Seeschifffahrt gegenwärtig auf die Einführung immer größerer Dampfer mit bisher noch nicht erreichtem Tiefgang. Hat schon jetzt der Mangel an geeigneten Anlegeplätzen für die größeren überseeischen Dampfer es unmöglich gemacht, den begründeten Anforderungen einheimischer und auswärtiger Kompagnien auf Gewährung eines dem Bedürfnisse ihrer regelmäßigen Linien entsprechenden festen Anlegeplatzes stattzugeben, so wird sich diese Raumbeschränktheit in Zukunft selbst nach der erst in fünf Jahren zu gewärtigenden Fertigstellung des neunten Bassins voraussichtlich noch fühlbarer machen. Es ist deshalb schon vor mehreren Jahren die Ausarbeitung eines Projekts zu weiterer Vergrößerung des Hafens, verbunden mit einer Tieferlegung des Einfahrtskanals, welcher zur Zeit bei niedrigen Fluthen nur eine Tiefe von 7,70 Metern erreicht, in Angriff genommen worden. Soweit über das Ergebniß der bezüglichen Arbeiten bereits Näheres verlautet, würde die Verlegung der Hafeneinfahrt mehr nach Norden und die Anlegung eines erheblich erweiterten und vertieften, etwa 400 Meter ins Meer hinausgefü hrtenHafenkanals, ferner die Errichtung eines neuen, zehnten für die Aufnahme der größten überseeischen Dampfer geeigneten Bassins, sowie eines neuen Trockendocks und eines Quarantänebassins in Vorschlag gebracht werden. Der Mangel einer eigenen Quarantänestation für den hiesigen Hafen, welcher die der strengen Quarantäne unterliegenden Schiffe bisher nöthigte, zur Abhaltung derselben mit erheblichem Kostenaufwande nach Cherbourg oder selbst Brest zu gehen, hat sich schon seit lange fühlbar gemacht, so daß, nachdem die in Cherbourg bestehende Station wegen dortiger Marinebauten verlegt werden muß, die Einrichtung einer neuen Station zwischen Cherbourg und hier beschlossen worden ist. Je näher die letztere dem hiesigen Hafen gebracht werden kann, desto günstiger wird es für die hiesige Schifffahrt sein.

Dem vorgedachten, mit erheblichem Kosten- und Zeitaufwand verbundenen Projekte der Erweiterung des hiesigen Hafens steht zur Zeit ein von privater Seite aufgestelltes, angeblich minder kostspieliges und zugleich wirksameres Projekt gegenüber, das der Errichtung mächtiger felsenartiger Schutzdämme in der Höhe der gegenwärtigen kleinen Rhede in der Richtung von Cap la Hève nach Süden, wodurch die ganze vor dem Hafen liegende Meeresbucht in eine Art Binnensee verwandelt werden soll, welcher für die größten Schiffe sicheren Zugang und Aufenthalt gewähren und kostspielige neue Bassinbauten für alle Zeiten überflüssig machen würde. Die Chancen des letzteren Projektes lassen sich zur Zeit noch nicht übersehen. Inzwischen wird es nothwendig werden, Mittel und Wege zu finden, den Anforderungen des so plötzlich zunehmenden Verkehrs von großen Dampfschiffen durch vorläufige Maßnahmen thunlichst gerecht zu werden.

Zu erwähnen ist schließlich die im Berichtjahre hergerichtete elektrische Beleuchtung des Vorhafens nach dem Jablochkoffschen System.

Die Industrie Havres hat auf dem Gebiete des Schiffbaues und der damit zusammenhängenden Fabrikationen im Berichtjahre einen durch die früher erwähnten Schiffbau- und Schifffahrtsprämien

hervorgerufenen erheblichen Aufschwung nachzuweisen. Die hiesigen Schiffswerfte und Maschinenwerkstätten haben vollauf Beschäftigung gehabt und Erhebliches geleistet. Mehrere der für die neuen Dampferlinien bestimmten Dampfer von 2000 bis 3000 Tonnen Gehalt sind hier in Auftrag gegeben bezw. erbaut worden und werden hier mit Maschinen und Kesseln versehen. Im Uebrigen hat sich die geringe Zahl der hiesigen industriellen Etablissements, unter welchen die mit großem Erfolg arbeitenden Farbholzextraktfabriken weitaus den ersten Rang behaupten, kaum vermehrt.

Handel.

Die Gesammteinfuhr Havres betrug im Jahre 1881 1 548 631 724 Kilogramm, gegen 1 719 948 882 Kilogramm im Jahre 1880, die Gesammtausfuhr 448 508 573 Kilogramm, gegen 422 721 285 Kilogramm in 1880. Während des Jahres 1881 sind im Ganzen an Einfuhrzöllen in Havre erhoben worden 37 379 586 Franken, gegen 34 151 829 Franken in 1880, was trotz der Mindereinfuhr eine durch die Mehreinfuhr gerade der hochbesteuerten Waaren herbeigeführte Mehreinnahme von 3 227 757 Franken für das Berichtjahr ergiebt.

Von den hauptsächlicheren Handelsartikeln sind im Jahre 1881 und im Vergleich zum Vorjahre **eingeführt** worden:

		1881	gegen 1880.	Mehreinfuhr 1881.	Mindereinfuhr 1881.
Kakao	Kilogr.	7 120 182	6 628 481	491 701	—
Kaffee	„	84 944 596	50 417 837	34 526 759	—
Pfeffer	„	1 766 257	583 325	1 182 932	—
Eisen	„	9 252 031	6 420 003	2 832 028	—
Reiner Alkohol	Liter	5 637 446	4 863 285	774 161	—
Indigo	Kilogr.	1 255 058	853 760	401 298	—
Baumwolle	„	133 650 709	112 591 291	21 059 418	—
Wolle	„	39 830 395	38 610 224	1 220 171	—
Weizenmehl	„	1 541 800	674 100	870 700	—
Gereinigtes Petroleum	„	2 368 052	606 440	1 761 612	—
Rohes Petroleum	„	7 398 455	4 242 111	3 156 344	—
Blei	„	9 002 379	6 644 100	2 358 279	—
Zucker	„	8 843 556	10 018 456	—	1 174 900
Steinkohle	„	429 393 400	465 664 400	—	36 271 000
Roheisen	„	1 934 205	3 188 946	—	1 254 741
Stahl	„	244 983	254 275	—	9 292
Guano	„	1 893 105	6 831 614	—	4 938 509
Reis	„	2 219 205	4 141 195	—	1 921 990
Rohhäute, große	„	17 560 860	18 312 248	—	751 388
Weizen	„	244 363 800	388 408 400	—	144 044 600

Die einzige zur Zeit in Havre im Betrieb befindliche Zuckerraffinerie hat im Berichtjahre bei geringer Nachfrage für den Export nur wenig exotischen Zucker eingeführt. Die Einfuhr von Kakao weist eine geringe Zunahme für 1881 auf. Einige in den Verschiffungshäfen liegengebliebene Vorräthe sind theils direkt, theils über St. Nazaire hier eingeführt worden. Die erhebliche Mehreinfuhr von Kaffee ist den durch die außerordentliche Ernte in Brasilien herbeigeführten wenig hohen Preisen des Artikels und dem zunehmenden Konsum in Frankreich zuzuschreiben, dessen Steigerung im Berichtjahre wiederum auf 12 pCt. geschätzt wird. Die ebenfalls erhebliche Mehreinfuhr von Pfeffer kommt vornehmlich daher, daß Havre fortfährt, den bisher bestandenen Handel in diesem Artikel von Bordeaux und Nantes mehr und mehr an sich zu ziehen. Der zunehmende Bedarf der Dampfschifffahrt hat zwar eine größere Einfuhr von Steinkohle zu diesem Zweck veranlaßt, dagegen ist für den übrigen Konsum wegen des milderen Winters zum Schluß des Jahres ein verhältnißmäßig geringes Quantum von Steinkohle eingeführt worden, so daß die Gesammteinfuhr eine Abnahme gegen das Vorjahr aufweist. Die Einfuhr von Guano weist ein durch den fortdauernden Konflikt zwischen Chile und Peru veranlaßtes erhebliches Defizit gegen das Vorjahr auf. Gleichwohl haben die neuen wie die alten Konzessionäre dem Bedarf der Landwirthschaft mit den in ihrem Besitz befindlichen Vorräthen gerecht zu werden vermocht. Der Verbrauch von Alkohol nimmt im Lande stetig zu; die hiesige Einfuhr, zumeist aus Deutschland, ist im Berichtjahre wiederum gestiegen. Die Einfuhr von Indigo hat gegen das Vorjahr abgenommen; die sehr hohen Preise in Kalkutta haben die Versendungen beeinträchtigt. Der Vorrath von Ostindischem Indigo auf dem hiesigen Markt ist sehr gering, und die Geschäfte sind in Folge dessen sehr beschränkt. Die Einfuhr von Baumwolle weist eine Zunahme für das Jahr 1881 auf; die Lage der Spinnereien hat sich in den letzten Monaten etwas gebessert. Die Zufuhr von Weizen war erheblich geringer als in den Vorjahren wegen des günstigeren Erträgnisses der einheimischen Ernte, zum Theil auch wegen der hohen Preise des Artikels in den Vereinigten Staaten selbst. Für das neue Jahr steht wieder eine Zunahme der Einfuhr in Aussicht. Die Einfuhr von Petroleum geschah zu Anfang des Jahres wegen der erhofften Herabsetzung des Zolles nur nach Bedarf; seitdem ist die Lage wieder eine normalere geworden, und die Einfuhr war gegen Schluß des Jahres eine um so erheblichere, als durch die Errichtung einer Raffinerie in Havre selbst sich der Bedarf vermehrt hat.

Von den hauptsächlicheren Handelsartikeln sind im Jahre 1881 und im Vergleich zum Vorjahre ausgeführt worden:

		1881	gegen 1880.	Mehrausfuhr. 1881.	Minderausfuhr. 1881.
Wollene Gewebe	Kilogr.	7 860 368	7 663 906	196 462	—
Baumwollene Gewebe	„	6 141 815	4 242 105	1 899 710	—
Modewaaren und künstliche Blumen	Werth: Frank.	9 248 183	5 161 166	4 087 017	—
Papier, buntes	Kilogr.	423 323	295 737	127 586	—
„ weißes	„	1 483 530	1 258 888	224 642	—
Bearbeitete Steine	„	120 190	118 416	1 774	—
Ordinäre Weine	Liter	6 484 034	6 271 959	212 075	—
Kartoffeln	Kilogr.	8 118 611	7 982 064	136 547	—
Lumpen, gemischte	„	736 255	526 932	209 323	—
Weizen, Roggen, Dinkel ꝛc.	„	17 860	1 100	16 760	—
Hanf, Flachs und Werg	„	93 805	73 174	20 631	—
Leim	„	726 273	442 779	283 494	—
Gesalzene Butter	„	3 070 951	2 794 258	276 693	—
Seidene Gewebe und Bänder	„	1 008 564	1 044 487	—	35 923
Kurzwaaren	„	1 962 840	2 063 253	—	100 413
Porzellan	„	1 594 558	3 062 004	—	1 467 446
Eier	„	10 998	58 600	—	47 602
Oelfrüchte	„	21 452	124 494	—	103 042
Oel v. Oelfrüchten	„	287 203	706 153	—	418 950
Oker	„	2 071 561	2 920 314	—	748 753
Einheim. Zucker	„	—	30 200	—	30 200
Lumpen, ungemischt	„	14 710	54 389	—	39 679
Mehl	„	83 200	94 000	—	10 800

Die im Berichtjahre konstatirte leichte Zunahme des Exporthandels hat sich namentlich in den letzten Monaten des Jahres gezeigt. Die Mehrzahl der industriellen Erzeugnisse, insbesondere baumwollene Gewebe, Modewaaren, künstliche Blumen und weißes Papier, haben erheblichen Absatz nach England, den Vereinigten Staaten und Brasilien gefunden. Die Erzeugnisse der Landwirthschaft, wie Kartoffeln, gesalzene Butter ꝛc., haben gleichfalls einen regen Export veranlaßt. Die in der Einrichtung begriffenen neuen direkten Dampferlinien lassen eine weitere Zunahme des Exports erwarten.

Die am Schluß des Jahres im hiesigen Entrepot vorhandenen Vorräthe der hauptsächlicheren Waaren betrugen:

		31. Dezbr. 1881	gegen	31. Dezbr. 1880.
Ausländischer Zucker	Kilogr.	836 197		968 852
Zucker aus den Kolonien	„	1 082 014		1 097 183
Kaffee	„	43 491 469		24 073 194
Kakao	„	4 478 248		3 712 601
Eisen in Barren	„	1 755 825		1 886 938
Gußeisen	„	634 352		431 655
Indigo	„	13 954		17 057
Pfeffer	„	892 025		197 731
Thee	„	4 368		—
Fabrizirter Tabak	„	872		775
Rohhäute	„	202 388		154 141
Wolle	„	17 646		228 510
Baumwolle	„	234 126		40 909
Weizen	„	102 689		3 828 973
Mehl	„	582 492		596 110
Steinkohle	„	27 137 200		14 340 400

Deutschland ist bei der Gesammteinfuhr in Havre im Jahre 1881 direkt mit etwa 34 000 000 Kilogramm und bei der Gesammtausfuhr mit etwa 23 500 000 Kilogramm betheiligt gewesen, gegen bezw. 35 000 000 Kilogramm und 27 000 000 Kilogramm in 1880.

Uebersichten der im Berichtjahre in größeren Mengen direkt aus Havre nach Deutschland ausgeführten und direkt von Deutschland nach Havre eingeführten Waaren sind unten angefügt.

Im Nachstehenden ist die Bewegung einzelner vornehmlicherer Handelsartikel des hiesigen Platzes eingehender dargestellt.

Baumwolle.

Die Bewegung des Verkehrs in Baumwolle stellt sich im Vergleich zu den vier Vorjahren wie folgt:

	Zufuhr: Ballen.	Absatz: Ballen.	Bestand am 31. Dezbr.: Ballen.
1881	654 240	631 265	111 735
1880	616 745	587 245	88 760
1879	604 365	632 120	59 260
1878	607 435	664 095	87 015
1877	638 720	646 595	143 675

Unter den 631 265 im Jahre 1881 abgesetzten Ballen befinden sich 89 850 Ballen, welche wieder ausgeführt worden sind. Der am Schluß des Jahres verbliebene Bestand von 111 735 Ballen vertheilt sich wie folgt: Baumwolle aus den Vereinigten Staaten 40 068 Ballen, Brasilianische Baumwolle 5372 Ballen, Indische 62 994 Ballen und 3301 Ballen anderer Herkunft. Von der im Ganzen im Jahre 1881 importirten Baumwolle waren etwa 473 000 Ballen Nordamerikanische und etwa 164 000 Ballen Indische Baumwolle.

Die günstigere Lage der Spinnereien würde das Geschäft noch mehr belebt haben, wenn die Spekulationsgeschäfte nicht durch die hohen Preise des Rohmaterials in den Vereinigten Staaten eingeschränkt worden wären. Gleichwohl ist die erreichte Hausse zum großen Theil wieder verloren gegangen.

Die Preise waren am Schluß des Jahres für 50 Kilogramm:

	Bas: Franken.	Très ordinaire: Franken.	Ordinaire: Franken.
für Nordamerikanische Baumwolle	76 bis 77	80 bis 82	82 bis 84
„ Brasilianische Baumwolle	71 „ 74	64 „ 76	70 „ 79
„ Ostindische „	—	46 „ 56	49 „ 62

Wolle.

Die Bewegung des Verkehrs in Wolle war im Vergleich zu den vier Vorjahren folgende:

	Zufuhr: Ballen.	Absatz: Ballen.	Bestand am 31. Dezbr.: Ballen.
1881	111 537	114 553	8 705
1880	120 523	119 527	11 721
1879	99 908	103 821	8 258
1878	106 692	106 153	12 171
1877	81 711	75 505	11 632

Von den importirten 111 537 Ballen waren 99 171 Ballen La Plata, von den am Schluß des Jahres vorhandenen 8705 Ballen 5955 Ballen La Plata, unter letzteren 2168 Ballen der neuen Schur. Von den abgesetzten 114 553 Ballen sind 54 565 Ballen (wovon 52 592 Ballen La Plata) für direkte Rechnung nach dem Innern eingeführt wurden.

Das Jahr 1881 weist eine Zunahme der Einfuhr und des Absatzes von La Plata-Wolle gegenüber dem Vorjahre auf, dagegen eine Abnahme in den übrigen Sorten. Während der Monate Januar und Februar war die Nachfrage schwach und beschränkte sich auf die Befriedigung des für den Verbrauch unbedingt nöthigen Quantums, da die Industrie die Preise ungeachtet der von den Verkäufern gemachten Konzessionen noch für zu hoch fand, um mit Vortheil dabei zu arbeiten. Vom 22. bis 26. Februar haben die ersten Auktionen im Jahre stattgefunden, welche in der Aussicht einer Verbesserung der Lage der Fabriken und hauptsächlich der Kämmereien etwas hinausgeschoben worden waren. Diese Hoffnung realisirte sich indessen nicht, und die Kurse stellten sich bei der Auktion auf 20 bis 25 Centimen niedriger wie die Kurse zu Anfang Januar und auf 10 Centimen niedriger wie die bei Verkäufen von Hand zu Hand. Bis zum August zeigte sich sodann eine noch fortdauernde Tendenz zur Baisse. Von da ab bis zum Schlusse des Jahres haben die Preise sich wenig verändert. Je nach dem augenblicklichen Bedürfnisse hielten sich die Preise für gesuchteste Wolle etwas fester, wie z. B. im September die Preise für Wolle geringerer Gattung vorübergehend um 10 Centimen in die Höhe gingen. Die Auktion zu Ende November war ziemlich belebt, gleichwohl haben die Preise ungeachtet des großen Bedarfs der Fabriken nur eine theilweise und sehr geringe Hausse erfahren. Von da ab war die Nachfrage eine mäßige, und es wurden kaum mehr die in der Auktion erzielten Preise gegeben. Die Preise am Schluß des Jahres waren etwa 10 pCt. niedriger als die Januarpreise. Während des größeren Theils des Jahres haben die Fabriken unter guten Bedingungen arbeiten können. Die Kämmereien waren weniger begünstigt; ihr Verharren auf direktem Import meist zu höheren Preisen als auf den Europäischen Märkten hat hierzu theilweise beigetragen. Ihr Geschäft auf dem hiesigen Markt war ein sehr beschränktes. Die Qualität der La Plata-Wolle der letzten Campagne war im Ganzen befriedigend. Wolle von

Buenos Aires hat regelmäßigen Absatz gefunden. Montevideo-Wolle dagegen war während der ersten Monate, wie überhaupt in den letzten Jahren, weniger gesucht; erst vom September ab hat dieselbe leichteren Absatz gefunden. Feine Wolle aus Rußland sowie Chilenische Wolle hatten leichten Absatz.

Die Wollpreise am Schlusse des Jahres 1881 waren:

		Franken das Kilogramm.
Montevideo-Wolle gewaschen, beste Qualität		2,25 bis 2,35
„ „ „	gut.....	2,10 „ 2,20
„ „ „	mittelmäßig..	1,90 „ 2,—
„ „ „	gering	1,55 „ 1,75
Rio Grande-Wolle „	fein	1,80 „ 2,15
„ „ „	gemischt.....	1,50 „ 1,85
„ „ „	gewöhnlich ..	1,— „ 1,30
Buenos Aires-Wolle „	beste Qualität	2,05 „ 2,15
„ „ „	gut.....	1,85 „ 1,95
„ „ „	mittelmäßig .	1,60 „ 1,75
„ „ „	gering.....	1,30 „ 1,45

Die direkte Ausfuhr von Wolle nach Deutschland betrug im Jahre 1881 312 005 Kilogramm, gegen 9731 Kilogramm in 1880.

Kaffee.

Die Preise des Kaffees sind während des Jahres fortwährend heruntergegangen und sind gegenwärtig um 20 bis 30 pCt. niedriger als am Schluß des Jahres 1880. Die Verkäufer hoffen gleichwohl auf eine Besserung des Artikels, namentlich in Hinsicht auf eine schlechte Mittelernte in Brasilien und auf den steigenden Konsum. Der vorhandene große Vorrath von nahezu 800 000 Säcken, welcher Havre augenblicklich zum bedeutendsten Kaffeemarkt in Europa macht, ist in guten Händen und begünstigt das Geschäft. Für die nächste Zeit wird noch auf niedrige Preise gerechnet.

Die Bewegung des Verkehrs in Kaffee stellt sich für die letzten fünf Jahre wie folgt:

	Einfuhr.		Absatz.	
	Säcke.	Fûts.	Säcke.	Fûts.
1881.....	1 244 296	3793	912 240	3188
1880.....	811 801	2783	667 130	3212
1879.....	882 380	5800	883 149	5057
1878.....	731 475	1505	673 956	3503
1877.....	655 965	3625	594 384	2136

Nach den Sorten vertheilt sich das Geschäft im Jahre 1881 wie folgt:

		Vorrath 1. Januar.	Einfuhr.	Absatz.	Vorrath 31. Dezbr.
Aus Brasilien	Säcke	186 698	561 848	376 066	372 480
„ Hayti	„	77 615	399 042	276 084	200 573
„ Puerto Rico ..	„	13 423	17 161	19 080	11 504
„ „ „ ..	Fûts	394	—	127	267
„ Puerto Cabello und Laguaira.	Säcke	19 907	47 753	40 114	27 546
„ Ostindien	„	85 521	94 285	79 948	99 458
„ „	Fûts	45	—	45	—
„ Guatemala, Mokka u. andere	Säcke	45 786	124 207	120 948	49 044
„ Guatemala, Mokka u. andere	Fûts	177	3 793	3 016	951

Direkt nach Deutschland wurden im Jahre 1881 exportirt 4 238 711 Kilogramm Kaffee, gegen 2 052 518 Kilogramm in 1880.

Holz, feines.

Es wurden importirt:

		Blöcke		Kilogramm
Mahagony:	1881...	14 254	oder	4 989 000
gegen	1880...	21 256	„	6 472 000
Polysander:	1881...	13 896	„	3 893 000
gegen	1880...	10 182	„	2 791 000
Es wurden abgesetzt:				
Mahagony:	1881...	18 486	„	6 249 000
gegen	1880...	19 859	„	6 291 000
Polysander:	1881...	13 896	„	3 893 000
gegen	1880...	10 739	„	2 864 000
Bestand am 31. Dezember:				
Mahagony:	1881...	3 467	„	582 000
gegen	1880...	7 699	„	1 842 000
Polysander:	1881...	2 989	„	802 000
gegen	1880...	852	„	276 000

An sonstigen feinen Hölzern wurden eingeführt:

	1881 Kilogr.	gegen 1880. Kilogr.
Cedernholz, Tuspan-	48 000	394 000
„ Mexikanisches und anderes	620 000	979 000
Espanillaholz	94 000	9 000
Guayakholz	747 000	97 000
Cedernholz zu Bleistiften ..	289 000	185 000
Ahornholz	272 000	141 000
Nußbaumholz	769 000	164 000
Buchsbaumholz.....	1 501 000	639 000
Rosenholz	3 000	29 000
Ebenholz	1 085 000	915 000
Verschiedene andere Sorten	1 128 000	445 000
Zusammen	6 556 000	3 997 000

Die Nachfrage war während des Jahres eine rege, und die guten farbigen Hölzer haben fortwährend einen leichten Absatz gefunden. Die Preise waren am Schluß des Jahres für Rio-Polysander 15 bis 45 Franken pro 50 Kilogramm, für Bahia-Polysander 14 bis 35 Franken, für Rosenholz 15 bis 20 Franken.

Nach Deutschland gingen direkt an feinen Hölzern 942 340 Kilogramm, gegen 480 434 Kilogramm in 1880.

Farbholz.

Im Jahre 1881 sind eingeführt worden:

Blauholz (Campeche):		
von Hayti	61 772	Tonnen,
„ Carmen	3 785	„
„ den Französischen Antillen	537	„
sonstiges	3 255	„
Gelbholz:		
von Mexiko.....	2 195	„
sonstiges	7 391	„
Rothholz:		
von Santa Marta und Lima	3 014	„
Sandel	1 176	„

Die Gesammteinfuhr von Farbholz stellt sich für die letzten fünf Jahre wie folgt:

	1881	1880	1879	1878	1877
Blauholz..... Tonnen	69 349	69 815	70 378	45 464	46 059
Gelbholz..... „	9 586	19 036	13 748	7 736	3 251
Rothholz .... „	4 190	3 857	2 422	2 729	1 847
zusammen Tonnen	83 125	92 708	86 548	55 929	51 157

Direkt nach Deutschland wurden an Farbhölzern exportirt 1 247 557 Kilogramm, gegen 1 148 750 Kilogramm in 1880 und an Farbholzextrakt 3 184 029 Kilogramm, gegen 2 906 084 Kilogramm in 1880.

Häute.

Es wurden eingeführt:

	Rindshäute: Stück.	Pferdehäute: Stück.
im Jahre 1881	715 973	31 875
gegen in 1880	675 212	96 105
Es wurden abgesetzt:		
im Jahre 1881	737 373	58 849
gegen in 1880	608 558	59 869
Bestand am 31. Dezember 1881	99 922	12 402
gegen 1880	127 302	39 397

Der am Schluß des Jahres vorhandene Bestand von Rindshäuten vertheilt sich wie folgt:

trockene La Plata und Rio Grande	27 575 Stück,
gesalzene La Plata	47 094 „
„ Rio Grande	3 843 „
Brasilianische	11 382 „
verschiedener Herkunft	5 528 „

Die Einfuhr von Rindshäuten weist hiernach für 1881 eine Zunahme um 40 761 Stück, der Absatz eine solche um 128 815 Stück gegen 1880 auf. Der Markt ist während des Jahres 1881 wenig bewegt gewesen. Unter der Einwirkung der schwierigen Lage der Europäischen Gerbereien und Angesichts der ziemlich bedeutenden Vorräthe auf den Hauptmärkten haben sich die Geschäfte in den ersten Monaten des Jahres bis zur zweiten Hälfte des Mai mit Preisen hingezogen, welche im Ganzen einer Baisse von 5 bis 6 pCt. gegen die Januarpreise statuirten. Demnächst verursachten erhebliche Einkäufe für die Vereinigten Staaten sowohl in fremden, als in einheimischen Häuten eine Aenderung der Lage der Europäischen Märkte, und eine fortschreitende Hausse trat für Häute aller Art ein, insbesondere für leichte. Während die Vorräthe sich mit Mühe bildeten, stiegen die Preise auf dem hiesigen Markte bis gegen Ende August progressiv bis 7 und 8 pCt. über die niedrigsten Maipreise, bis die Absicht der Verkäufer, sie noch mehr in die Höhe zu treiben, die Bewegung ins Stocken brachte. Demnächst gewann bei geringerer Nachfrage die Tendenz zur Baisse wieder die Oberhand. Bei schwierigem Geschäft trat eine Baisse von 4 bis 5 pCt. gegen die Augustpreise ein. Das Jahr endigte matt, aber ohne daß für gesunde Waare ein weiteres Herabgehen der Preise zu erwarten sein dürfte, während im Gegentheil bei den geringen Vorräthen auf den Europäischen Märkten eine erhebliche Hausse eintreten müßte, wenn die Gerbereien sich zu einer günstigeren Lage aufschwingen würden.

Die Preise während des Jahres waren für 50 Kilogramm:

Rindshäute, La Plata, getrocknete	105	bis	145	Franken,
„ „ „ gesalzene	71	„	78	„
Kuhhäute „ „ „	69	„	74	„
Rindshäute, Rio Grande, gesalzene	69	„	73	„
Kuhhäute, „ „ „	64	„	68	„
Rindshäute aus den Vereinigten Staaten	52	„	—	„
Pferdehäute, getrocknete	7	„	10	„
„ gesalzene	37½	„	55	„

Deutschland hat aus Havre direkt bezogen 2 814 592 Kilogramm große und kleine Häute, gegen 2 232 341 Kilogramm in 1880.

Indigo.

Die Bewegung des Verkehrs in Indigo stellt sich im Vergleich zu den vier Vorjahren wie folgt:

		1881	1880	1879	1878	1877
Zufuhr:						
Bengalischer	Kolli	3633	1431	2722	8022	2571
Java u. Manila	„	7	18	35	21	7
Kurpah u. Madras	„	30	249	302	19	—
Carácas	„	100	26	29	23	67
Guatemala und Nicaragua	„	1716	2443	990	1135	586
Neugranada	„	107	86	81	41	—
Zusammen	Kolli	5593	4253	4159	9261	3231
Absatz:						
Bengalischer	Kolli	3884	1495	3704	7182	1831
Java u. Manila	„	7	28	—	6	1
Kurpah u. Madras	„	119	255	232	58	—
Carácas	„	98	6	29	14	67
Guatemala und Nikaragua	„	2198	1936	951	1127	570
Neugranada	„	107	86	77	41	—
Zusammen	Kolli	6413	3806	4993	8428	2469

Am Schluß des Jahres war ein Vorrath von 77 Kolli Bengalischen Indigos, 8 Kolli Kurpah und Madras, 22 Kolli Carácas und 25 Kolli Guatemala vorhanden, zusammen 132 Kolli gegen 952 Kolli am Schluß des Vorjahres.

Die Preise waren am Schluß des Jahres für ½ Kilogramm Bengalischen 8 bis 12½, Java 8 bis 15, Kurpah 5 bis 9, Madras 2½ bis 6½, Manila 1 bis 6, Carácas 3 bis 8, Guatemala und Neugranada 3½ bis 12 Franken.

Haare.

Die Bewegung des Artikels stellte sich im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

		Bestand am 1. Januar.	Zufuhr	Absatz.	Bestand am 31. Dezbr.
1881	Ballen	333	1379	1312	400
	Ballots	—	180	180	—
1880	Ballen	258	2070	1959	366
	Ballots	35	—	35	—

Der Artikel war vom März bis September sehr gesucht, und die Preise sind während dieser Zeit andauernd gestiegen. Seitdem hat sich in Folge der hohen Preise die Nachfrage sehr beschränkt, und die Geschäfte stockten gänzlich zum Schluß des Jahres.

Straußfedern.

	Bestand am 1. Januar.		Einfuhr.		Absatz.		Bestand am 31. Dezbr.	
	Kisten.	Ballen.	Kisten.	Ballen.	Kisten.	Ballen.	Kisten.	Ballen
1881	118	—	689	17	617	17	190	—
1880	31	—	488	19	401	19	118	—

Es wurden gezahlt für ½ Kilogramm: für Europäische Packete (bande orientale) 23 bis 35 Franken, desgl. zweiter Qualität 17 bis 24 Franken, für Indische Packete erster Qualität 13½ bis 16 Franken, desgl. zweiter Qualität 8½ bis 12 Franken, für Patagonische Packete 9½ bis 11¾ Franken.

Die zu Anfang des Jahres sehr hohen Preise aller Sorten sind unter dem Einfluß eines großen Rückganges in der Nachfrage seitdem um durchschnittlich 20 bis 25 pCt. herabgegangen. Gegen Schluß des Jahres wurden nur wenige Geschäfte und diese zur Befriedigung des augenblicklichen Bedarfs gemacht.

Verzeichniß der im Jahre 1881 aus Deutschland nach Havre in größeren Quantitäten eingeführten Waaren.

	Kilogr.
Gesalzenes Schweinefleisch	439 798
Rohe Häute	940 108
Wolle	25 619
Thierhaar	21 788
Gänsekiele	26 617
Bettfedern	5 956
Seide zum Nähen und Sticken	4 332
Wachs	10 898
Talg und Fett	76 074
Dünger, Guano 2c.	1 589 669
Fische, gesalzen, getrocknet u. marinirt	13 457
Fischthran	67 345
Elephantenzähne	13 034
Perlmuschel und Perlmutter	36 407
Hörner	10 508
Weizenmehl	141 950
Kartoffelmehl	884 041
Gemüse, getrocknete	1 984 466
Rübsamen (Colza)	944 104
„ (Navette)	525 065
Leindotter	450 773
Andere Sämereien	457 940
Früchte zur Destillation	37 840
Zucker, roher und raffinirter	658 799
Kakao	16 485
Kaffee	35 746
Tabak in Blättern	12 191
Palmöl	171 739
Rüböl	161 711
Kautschuk	6 512
Chinarinde	3 006
Eichenholz	1 565 000
Anderes Bauholz	2 687 000
Mahagoniholz	17 766
Andere Kunsthölzer	45 296
Farbhölzer in Stücken	28 865
Hanf	1 203 178
Flachs	182 102
Faserige Vegetabilien	71 439
Farbmoose	96 444
Wicken	669 628
Achat	63 180
Steine zu Kunstarbeiten	33 373
Graphit	31 840
Eisen	143 822
Eisenschienen	30 997
Eisenblech	53 106
Eisendraht	8 018
Stahl	14 270
Kupfer	145 490
Kupferabfall	43 058
Zink	9 437 577
Bleioxyd	125 010
Andere chemische Produkte	210 784
Cochenille	5 000
Indigo	3 492
Cachou	13 308
Oker jeder Art	14 769
Ultramarin	6 613
Parfümerien	9 781
Albumin	12 517
	Liter.
Wein	37 437
Bier	70 539
Branntwein	161 721
Sprit, verschiedene Sorten	2 914 207
Likör	16 152
	Kilogr.
Aepfel und Birnen, gestampfte	503 516
Fayence	221 482
Porzellan	23 742
Uhr- und optische Gläser	34 633
Krystallgläser	114 809
Glasperlen, Glaskugeln 2c.	20 318
Andere Glaswaaren	31 542
Baumwollengarn	5 294
Leinengarn	13 562
Wollengarn	2 214
Leinengewebe aller Art	24 212
Seidengewebe	17 125
Seidene Bänder	11 312
Wollene Decken	2 335
Tuche	93 245
Merinos	3 548
Wollene Strumpfwaaren	14 253
Wollene Posamentierwaaren u. Bänder	27 726
Verschiedene andere Woll- und Halbwollfabrikate	121 825
Baumwollene Strumpfwaaren	49 770
Baumwollene Posamentierwaaren und Bänder	25 401
Andere Baumwollgewebe aller Art	652 768
Gemischte Baumwollstoffe	55 730
Pappe und Pappwaaren	67 566
Schreibpapier	43 525
Leder und präparirte Häute	256 602
Schuhwerk	48 188
	Stück.
Filzhüte	38 487
	Kilogr.
Juwelierwaaren	4 776
Nähmaschinen	19 730
Andere Maschinen	48 487
Maschinentheile von Gußeisen, Stahl 2c.	81 024
Handwerkszeug von Eisen 2c.	21 578
Eisen- und Schlosserwaaren	48 372
Schmiedenägel	166 682
Sonstige Metallwaaren	86 874
Nähnadeln	7 601
Messerwaaren	19 095
Feuerwaffen	3 071
Kautschukwaaren	6 649
Spielwaaren	50 750
Knöpfe	24 010
Möbel	26 260
Optische Instrumente	1 628

Verzeichniß der im Jahre 1881 von Havre nach Deutschland in größeren Quantitäten ausgeführten Waaren.

	Kilogr.
Gesalzenes Schweinefleisch u. a.	9 432
Käse	23 017
Gesalzene Butter	15 316
Honig	294 825
Häute, große	2 805 125
Häute, kleine	9 467
Wolle	312 005
Wachs	11 307
Talg und Fett	40 087
Fett von Häuten	80 124
Dünger, anderer als Guano	516 559
Därme, frische und gesalzene bezw. andere thierische Abfälle	87 574
Marinirte Fische	29 732
Fischthran	18 817
Elephantenzähne	5 372
Perlmutter und Perlmutterschalen	8 281
Hörner	101 856
Gemüse, trockene	368 128
Tafelfrüchte, frische und getrocknete	358 605
Nüsse, Mandeln u. dergl.	213 430
Zucker	37 384
Kakao	425 635
Kaffee	4 238 711
Zimmet	7 169
Pfeffer	256 879
Spanischer Pfeffer	5 101
Tabak in Blättern und Rippen	2 037 457
Terpentin, Gummi, flüssiges	127 530
Kokosnußöl	10 621
Andere Oele	141 027
Kautschuk und Guttapercha	13 105
Apothekerwaaren, als Wurzeln, Rinden 2c.	42 943
Wurzeln und Ruthen zu Bürsten	61 621
Mahagoniholz	235 611
Buchsbaumholz	8 000
Andere Hölzer für Kunsttischlerei	698 732
Farbholz in Stücken	1 231 357
Farbholz, gemahlenes	16 200
Kokosnußschalen 2c.	144 390
Flachs	38 731
Faserige Vegetabilien	90 920
Baumwolle	885 014
Vegetabilische Stoffe zum Färben	105 367
Gemüse, gesalzene oder eingemachte	88 099
	Stück.
Mühlsteine	25 443
	Kilogr.
Silbererz	45 689
Kupfererz	51 763
Kupfer, verarbeitetes	120 363
Zink	20 595
Borax	79 896
Glycerin	56 458
Andere chemische Produkte	112 491
	Kilogr.
Cochenille	71 283
Indigo	44 197
Cachou	190 825
Orlean, präparirter	15 920
Violette Farbwaaren	79 217
Farbholzextrakt	3 184 029
Oker	289 126
Ultramarin	5 323
Dinte	70 400
Parfümerien u. wohlriechende Seifen	13 669
Ordinäre Seifen	26 221
Cigarren	3 051
	Liter.
Wein	521 977
Essig	12 363
Branntwein und Sprit	5 480
Likör	46 669
	Kilogr.
Mineralwasser	45 972
Porzellan	22 169
Krystallgläser	28 371
Andere Glaswaaren jeder Art	20 233
Leinwand	79 014
Shawls	4 105
Verschiedene andere Wollstoffe u. dergl.	8 130
Verschiedene Baumwollstoffe u. dergl.	19 278
Brief- und Schreibpapier	9 613
Leder aller Art	20 897
Lederwaaren	3 281
	Werth: Franken.
Wand- und Stutzuhren	57 610
	Kilogr.
Maschinen aller Art	26 425
Maschinentheile von Eisen u. andere	10 859
Eisernes Werkzeug	310 579
Eisen und Schlosserwaaren	7 207
Bronzewaaren	2 670
Andere Metallwaaren	12 887
Kautschukwaaren	12 621
Spielwaaren	10 276
Kurz- und Kramwaaren	77 492
Bürstenbinderwaaren	10 445
Knöpfe	33 132
	Werth: Franken.
Leere Fässer	58 468
	Kilogr.
Holzwaaren	14 892
Möbel	23 443
	Werth: Franken.
Chemische u. chirurgische Instrumente	12 000

Schifffahrt.

Die Schifffahrt von Havre weist im Allgemeinen für das Jahr 1881 eine Abnahme in der Zahl der ein- und ausgegangenen Fahrzeuge gegen das Vorjahr auf, dagegen eine leichte Zunahme im

Gesammt-Tonnengehalt. Die Zahl der eingekommenen Französischen Dampfschiffe ist im Berichtjahre gestiegen, wesentlich in Folge der im Eingange des Berichts erwähnten neuen Dampfschifffahrtsunternehmungen. Die Französische Segelschifffahrt hat sich wiederum verringert und wird mehr und mehr durch die Dampfschifffahrt verdrängt. Was die fremde Flagge betrifft, so ist für das Jahr 1881 eine Abnahme in der Zahl, dagegen eine Zunahme im Gesammt-Tonnengehalt der eingekommenen Dampfschiffe zu konstatiren. Die fremde Segelschifffahrt weist, insbesondere in Folge des verminderten Getreide- und Holz-Imports, für das Berichtjahr eine Abnahme auf. Speziell unter Deutscher Flagge sind in dem erwähnten Jahre 46 Dampfschiffe mehr hier eingegangen, als im Vorjahre; die Zahl der hier eingegangenen Deutschen Segelschiffe ist nahezu gleich geblieben.

Im Jahre 1881 kamen in Havre an:

	Schiffe.	Tonnen.
überhaupt	6286	2 269 947
gegen im Jahre 1880	6423	2 267 483
„ „ „ 1879	6215	2 193 897
„ „ „ 1878	6491	2 192 778
„ „ „ 1877	5799	1 830 417

Im Jahre 1881 gingen von Havre ab:

	Schiffe.	Tonnen.
überhaupt	6285	2 256 133
gegen im Jahre 1880	6394	2 250 719
„ „ „ 1879	6169	2 158 966
„ „ „ 1878	6458	2 148 517
„ „ „ 1877	5706	1 802 216

Auf die Küstenschifffahrt entfielen von obigen angekommenen 6286 Schiffe 3230 Schiffe von 315 912 Tonnen, so daß für den übrigen Verkehr, einschließlich der Französischen Kolonien, 3056 Schiffe von 1 954 035 Tonnen Gehalt bleiben. Von den 6285 ausgegangenen Schiffen kamen auf die Küstenschifffahrt 3311 von 330 401 Tonnen, auf den übrigen Verkehr 2954 von 1 935 732 Tonnen.

Die Großfischerei wird von Havre aus nicht betrieben.

Unter Französischer Flagge (Küstenfahrt nicht inbegriffen) kamen ein:

im Jahre 1881	579	419 876
gegen 1880	539	382 449
und gingen aus: im Jahre 1881	508	396 341
gegen 1880	467	348 214

Unter fremder Flagge

	kamen ein:		gingen aus:	
Nationalität.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Deutsche	295	344 856	295	349 352
Russische	35	13 165	31	11 903
Schwedische	99	41 428	93	39 089
Norwegische	284	109 158	285	109 195
Dänische	66	41 154	63	39 906
Britische	1400	803 193	1407	813 773
Niederländische	71	21 361	69	22 293
Belgische	6	7 169	6	6 303
Portugiesische	22	8 423	23	8 634
Spanische	58	29 571	57	28 381
Oesterreichische	24	14 652	25	14 994
Italienische	52	27 797	53	30 344
der Vereinigten Staaten von Amerika	62	71 199	63	70 745
Griechische	2	664	2	664
Haytianische	1	336	2	672

Von den ein- und ausgegangenen Schiffen sind angekommen:

	mit Ladung:		in Ballast:	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Französische, große Fahrt	548	411 644	31	8 265
„ Küstenfahrt	2827	287 482	403	28 430
fremde	2434	1 523 964	43	10 162
sind ausgegangen:				
Französische, große Fahrt	399	341 397	109	54 944
„ Küstenfahrt	2957	306 747	354	23 654
fremde	1069	739 431	1396	799 709

Deutsche Schiffe liefen im Jahre 1881 in Havre ein 295, gegen 251 im Jahre 1880. Davon waren 187 Dampfschiffe und 108 Segelschiffe. Im Vergleich mit dem Vorjahre hat die Zahl der Deutschen Dampfschiffe um 46 zu-, die der Deutschen Segelschiffe um 1 abgenommen.

Von den Deutschen Dampfschiffen gehörten 136 der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft in Hamburg, welche eine Linie von Hamburg über Havre nach New York und zurück über Plymouth und Cherbourg und zwei Linien von Hamburg über Havre nach Westindien bezw. Mexiko und zurück über Havre unterhält, 17 der Dampfschifffahrtsgesellschaft Kosmos in Hamburg, 12 dem Norddeutschen Lloyd in Bremen, 5 der Rhederei H. J. Perlbach u. Comp. in Hamburg, 5 der Rhederei O. L. Eichmann in Hamburg, 3 der Rhederei Theodor Burchard in Rostock, 1 der Rhederei M. Jebsen in Rotterdam, 1 der Rhederei H. P. Jost in Flensburg, 1 der Dampfschifffahrtsgesellschaft Anglia in Hamburg, 1 der Neuen Dampferkompagnie, Aktiengesellschaft, in Stettin, 1 der Rhederei Edw. Carr in Hamburg, 1 der Rhederei C. Woermann in Hamburg, 1 der Rhederei Gebr. Röckling u. Klingenberg in Ludwigshafen, 1 der Rhederei B. Wencke u. Söhne in Hamburg, 1 der Rhederei J. N. Jessen in Apenrade. Ihre Ladung bestand aus Passagieren und Stückgütern, Hafer und Flachs aus Rußland, Wein aus Spanien, Zucker aus Deutschland ꝛc.

Sämmtliche 108 Deutsche Segelschiffe kamen mit Ladung an. Dieselbe bestand aus Landesprodukten aus West- und Ostindien, dem festländischen Amerika, besonders Südamerika, und England. Aus Deutschland kamen 6 Segelschiffe, und zwar 1 mit Hanf und 2 mit Holz aus Königsberg und 3 mit Holz aus Danzig.

3 Deutsche Dampfschiffe und 7 Deutsche Segelschiffe befanden sich noch am Anfang des Jahres im Hafen, so daß im Ganzen 305 Deutsche Schiffe im Jahre 1881 in Havre verkehrt haben.

Von Havre abgegangen sind im Jahre 1881 296 Deutsche Schiffe, wovon 109 Segelschiffe und 187 Dampfschiffe. Von den Segelschiffen verließen 82 Havre in Ballast und 27 mit Ladung, bestehend aus Stückgütern, Blau- und Gelbholz, Kohle, Kaffee und leeren Petroleumfässern.

6 Deutsche Segelschiffe und 3 Deutsche Dampfschiffe waren am Jahresschlusse noch im Hafen anwesend.

V.] **Bordeaux.**

Jahresbericht für 1881.[1])

Dieselben Ursachen, welche schon im Jahre vorher den Besuch Deutscher Schiffe hierselbst vermindert hatten, nämlich der Mangel an Frachten von hier aus in Folge der anhaltend ungünstigen

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 369.

Weinernten, so wie die Verdrängung der Segel- durch Dampfschiffe, machten sich 1881 in noch größerem Umfange fühlbar, denn anstatt 124 in 1879 und 102 in 1880 sind 1881 nur 81 Deutsche Schiffe hier gewesen; selbstverständlich sind von demselben nachtheiligen Einfluß und in demselben Maße auch alle anderen Flaggen betroffen worden. Die allgemeine Schifffahrt hierselbst würde überhaupt noch größere Einbuße unter dem Drucke der mißlichen Handelsverhältnisse erlitten haben, wenn nicht der Bedarf bezw. die Zufuhr von unglaublichen Quantitäten fremdländischer Weine und von Getreide eine bedeutende Anzahl von Schiffen nach Bordeaux geführt hätte. Die Weineinfuhr nämlich, welche früherhin ganz unbekannt war, und in 1880 bereits 69 657 000 Liter betragen hatte, hat 1881 ein Quantum von 111 000 000 Liter erreicht, während der Export seit den Verheerungen der Weinberge durch die Reblaus um mehr als ein Drittel zurückgegangen ist. Mehr als die Hälfte der Weinberge ist bereits vollständig vernichtet; der im September 1881 hier stattgefundene internationale Phylloxerakongreß hat nur die traurige Thatsache, daß alle Hülfsmittel bisher vergeblich waren, konstatiren können. Die Weinernte des Jahres 1881 hat denn auch einen so geringen Ertrag wie nie zuvor geliefert, zwar darf die Qualität des Produkts als eine sehr gute bezeichnet werden, allein die Preise stellten sich natürlich sehr theuer. Auch für das gegenwärtige Jahr steht in quantitativer Hinsicht ein ebenso betrübendes Resultat zu erwarten.

Das Totalgewicht aller eingeführten Waaren beträgt 1104 Millionen Kilogramm, zum Werthe von etwa 325 Millionen Mark, und es ist dafür an Zoll eine Summe von 22 600 000 Mark eingegangen. Das Gesammtgewicht des Exports belief sich auf 497 Millionen Kilogramm, zum Werth von ca. 300 Millionen Mark. — Der Antheil Deutschlands an diesen Mengen beträgt bei der Einfuhr in Bordeaux 45 000 000 Kilogramm (meist Holz und Spiritus), und bei der Ausfuhr ca. 30 000 000 Kilogramm (meist Wein). Mit Einschluß des indirekten Verkehrs über die Belgischen und Niederländischen Häfen, so wie der Eisenbahntransporte, deren Umfang sich jeder Kontrole entzieht, ist wohl anzunehmen, daß der Deutsch-Französische Handel in Bordeaux eine Werthhöhe von etwa 40 Millionen Mark erreicht hat.

Am Beginn des Berichtjahres waren 5 Deutsche Segelschiffe zusammen von 1 380 Tonnen im Hafen. Im Laufe des Jahres kamen 81 Deutsche Fahrzeuge von 33 139 Tonnen an, und zwar 77 Segelschiffe von 25 032 Tonnen und 4 Dampfschiffe von 8 107 Tonnen. Abgegangen sind während des Jahres 1881 84 Deutsche Fahrzeuge von 34 231 Tonnen, nämlich 80 Segelschiffe von 26 124 Tonnen und die 4 Dampfschiffe. Am Jahresschlusse waren 2 Deutsche Segelschiffe von 288 Tonnen zugegen.

Um es den großen Schiffen, die mehr als 6 bis 7 Meter Tiefgang haben und bis jetzt 49 Kilometer unterhalb Bordeaux, in Pauillac, verbleiben mußten, zu ermöglichen, zur Stadt heraufzukommen, hat die hiesige Handelskammer den Antrag gestellt, einen Kanal von 4 Kilometer Länge und 9 Metern Tiefe zu bauen, der von Grattequinat direkt in die hiesigen Docks führen und etwa 40 Millionen Mark kosten würde, wozu die Handelskammer 6 Millionen beisteuern will. Bis jetzt hat die Staatsregierung noch keinen Beschluß über diesen für Bordeaux wichtigen Antrag gefaßt.

III.

Smyrna.

Handelsbericht für die Jahre 1880 und 1881.[1])

Der Handel desjenigen größten Theils Kleinasiens, welcher seinen Stapelplatz in Smyrna hat, bot in den Jahren 1880 und 1881 das Bild einer ruhigen regelmäßigen Entwickelung, nur beeinflußt durch die Beschaffenheit der jedesmaligen Ernte. Die allgemeinen Verhältnisse, in welchen sich Handel und Verkehr bewegen und nach welchen dieselben sich richten, sind in diesem Lande seit langer Zeit fast unverändert dieselben geblieben; sie sind in den früheren von hier aus ergangenen Berichten ausführlich geschildert worden. Es sind die alten Mängel der wirthschaftlichen Verwaltung und Verwerthung der von der Natur diesem Lande so reich geschenkten Güter, welche immer wieder den im Aufschwunge begriffenen Handel herabdrücken und lähmen; daher denn auch in der Statistik das nur durch die Ernten bewirkte Hinauf- und Herabgehen der Zahlen, während im Durchschnitt keine Besserung zu verzeichnen ist.

Es betrug der Werth der Ausfuhr:

im Jahre	1877	117 051 030	Franken,
„ „	1878	88 514 910	„
„ „	1879	110 167 410	„
„ „	1880	96 311 980	„
„ „	1881	95 090 971	„

der Werth der Einfuhr:

im Jahre	1877	77 060 470	Franken,
„ „	1878	103 497 080	„
„ „	1879	117 153 350	„
„ „	1880	99 510 280	„
„ „	1881	116 403 355	„

Die einzelnen Länder betheiligten sich an der Ausfuhr, wie nachsteht:

	1879. Millionen Franken.	1880. Millionen Franken.	1881. Millionen Franken.
England	50	33½	37
Frankreich	18	18	16
Oesterreich	10	7	6
Amerika	7	11½	10
Deutschland	6	5½	7¼
Rußland	3¾	6¼	2¼
Italien	5	3¼	4½
Niederlande, meist für Deutschland	3	4	7
Belgien	¼	¼	1

an der Einfuhr wie folgt:

	1879. Millionen Franken.	1880. Millionen Franken.	1881. Millionen Franken.
England	52	38	58
Frankreich	18½	17½	23
Oesterreich	16	11½	13½
Amerika	3½	4	5½
Deutschland	3½	3¾	4¼
Italien	3	3	3½
Egypten	2	2	½
Belgien	1	1½	1
Griechenland	1	¾	½
Niederlande	205 000	169 000	102 000

[1]) Wegen des Jahres 1879 s. Hand. Arch. 1880 II. S. 677 und wegen des Verkehrs Deutscher Schiffe im Jahre 1880 s. Hand. Arch. 1881 I. S. 249.

Es ist in den diesseitigen Berichten wiederholt darauf hingewiesen worden, daß die in den Romanoschen Tabellen für Deutschlands Einfuhr hierher und dessen Ausfuhr von hier angegebenen Zahlen um ein Bedeutendes zu niedrig gegriffen sind, weil sehr viele von Deutschland kommende und dort hingehende Waare ihren Weg über Triest und den Niederlanden, auch hin und wieder über Belgien oder Italien nimmt, und hier bei der Einfuhr als Oesterreichisch, Niederländisch, Belgisch oder Italienisch angesehen und statistisch verzeichnet wird. Es sind daher, wie in den früheren Jahren, so auch für die beiden Berichtjahre 1880 und 1881, aus anderweitigen Ermittelungen die annähernden Werthzahlen der wirklichen Einfuhr aus Deutschland und der Ausfuhr dorthin im Nachfolgenden aufzustellen versucht worden. Derart ermittelte Zahlen sind auch in den obigen Zusammenstellungen der Betheiligung der verschiedenen Länder an dem hiesigen Handelsverkehr als die, wenn auch nicht absolut gewissen, so doch richtigeren aufgenommen worden.

1. Ausfuhr aus Smyrna nach Deutschland.

	1879. Franken.	1880. Franken.	1881. Franken.
Baumwolle	100 000	50 000	75 000
Früchte, trockene und frische	2 250	270	180
Feigen	77 500	234 000	97 760
Galläpfel	18 000	1 920	7 100
Hanfsamen	—	282 400	77 400
Kanariensamen	40 200	10 800	5 000
Krappwurzel	58 000	50 000	72 000
Lakritzensaft	6 725	5 500	7 200
Mohnsamen	307 125	124 320	28 840
Olivenöl	800 000	450 000	572 700
Opium	123 000	55 000	125 000
Rosinen, rothe	3 400 000	2 700 000	4 750 000
„ schwarze	—	—	37 500
„ Sultanin-	700 000	550 000	800 000
Schmirgel	42 000	70 000	70 000
Schwämme im Transit	—	19 550	10 000
Tabak	410 000	414 900	300 000
Teppiche	27 000	74 000	66 000
Valoneen	85 000	139 920	272 180
Wein, aus Smyrna und Samos	21 000	25 840	9 000
Summe	6 217 800	5 520 420	7 382 860

2. Einfuhr in Smyrna aus Deutschland.

	1879. Franken.	1880. Franken.	1881. Franken.
Baumwollene und halbwollene Modewaaren	1 653 000	1 450 000	1 900 000
Bier	1 200	1 500	1 500
Eisenwaaren	150 000	125 000	175 000
Goldgespinnste	80 000	75 000	80 000
Leder und Häute	50 000	25 000	40 000
Quincaillerien	200 000	249 050	446 250
Seide und Sammet	55 000	40 000	65 000
Spiritus	60 000	45 000	50 000
Tuche	630 000	400 000	550 000
Türkischrothes Garn	37 000	80 000	110 000
Uhren und Schmucksachen	—	141 000	69 000
Weine, Rhein- und Mosel-	5 500	8 850	4 050
Wollene Modewaaren	500 000	350 000	650 000
Verschiedenes	80 000	75 000	100 000
Summe	3 501 700	3 365 400	4 240 800

Deutschlands Handelsverkehr mit Smyrna, sowohl Einfuhr wie Ausfuhr, hat nach diesen Zahlen, namentlich im Jahre 1881, einen erfreulichen Aufschwung genommen. Es ist diese Vermehrung des Deutschen Handels hier den fortwährenden Bemühungen der hiesigen Deutschen Häuser, besonders aber den seit einigen Jahren bemerkbaren ernsten Anstrengungen unserer Kaufleute in der Heimath zu danken. Bei der Einfuhr hiesiger Artikel dort sowohl, als besonders bei der Ausfuhr Deutscher Waaren nach hiesigem Platze sind sehr dankenswerthe Fortschritte in der allgemeinen Behandlung der Geschäfte, wie in den jedesmal zu beobachtenden Einzelnheiten gemacht worden. Von den früher gerügten Fehlern des Deutschen Handelsbetriebes sind die wesentlichsten vermieden worden. Dem aufmerksamen Beobachter tritt diese erfreuliche Thatsache leicht entgegen, eine Thatsache, welche am besten durch den statistisch nachgewiesenen Erfolg bestätigt wird und durch diesen Erfolg den Betheiligten den besten Dank abstattet.

Was die Einzelheiten in den verschiedenen Artikeln der Ein- und Ausfuhr betrifft, so wird auf die darüber genaue Auskunft gebenden Angaben der Berichte der Vorjahre Bezug genommen.

In dem Hauptausfuhrartikel Rosinen stellte sich die Ernte wie folgt:

Rothe Rosinen:

	In den Jahren: 1880. Ctr.	1881. Ctr.
Yerli	42 000	60 000
Karaburnu	23 000	25 000
Cesmé	62 000	75 000
Burla	97 000	105 000
Summe	224 000	265 000

Sultaninen:

Yerli	107 000	160 000
Karaburnu	9 000	12 000
Cesmé	12 000	18 000
Burla	32 000	50 000
Summe	160 000	240 000

Bei gutem Abzug hielten sich die Preise beider Jahre, namentlich aber die des Jahres 1881, seit Beginn der Saison im Monat August andauernd auf einem hohen und für die Produzenten lohnenden Standpunkte.

Betreffs der Einfuhr Deutscher Artikel ist wiederholt zu bemerken, daß durchaus keine besonderen Gründe vorliegen, welche eine größere Betheiligung der Deutschen Waaren an dem hiesigen Markte ausschließen oder auch nur erschweren könnten. Die Schwierigkeit liegt hauptsächlich in der vollzogenen Thatsache der vor langen Jahren ohne unsere Betheiligung geschichtlich vollendeten Theilung der hier dem Handel erschlossenen Gebiete. Die Deutschen Waaren an sich sind fast durchgehends fähig, den Wettstreit mit denen anderer Nationen aufzunehmen und in vielen Fällen zu siegen, vor Allem Modewaaren, baumwollene Stoffe, Tuche, Rothgarn, Eisen- und Goldwaaren, ferner als neu zu empfehlende Artikel: Steinkohle, Zucker, Sprit und Getränke, Papier und Butter.

Von wollenen Modewaaren allein sind in dem letzten Jahre für 9 Millionen Franken, von Baumwollenstoffen für 30 Millionen Franken hier eingeführt worden, wovon auf England 7 bezw. 20 Millionen fallen. Türkischrothes Garn wurde im Werthe von 8 Millionen Franken, Goldwaaren wurden für 600 000 Franken, Eisenwaaren für 3 Millionen, Steinkohle für 1 Million, Papier für 3 Millionen, Zucker für 2½ Millionen, Sprit für ¾ Millionen und Butter für 400 000 Franken eingeführt. Diese Zahlen zeigen deutlich, welchen

Antheil die Deutsche Ausfuhr am hiesigen Import gewinnen könnte und, wie es den Anschein hat, auch jährlich ansteigend gewinnen wird.

Bei der jetzt schwachen Deutschen Kolonie hier wäre dabei eine Vermehrung von Arbeits- und namentlich Kapitalkräften sehr wünschenswerth; schon jetzt liegt ein großer Theil des Deutschen Handels hier in fremden Händen.

Die Verbesserung des Handelsweges von Deutschland hierher, wie sie in den Vorberichten und von allen Deutschen Kaufleuten hier als erwünscht bezeichnet worden ist, würde freilich unserem Handel hier einen großen Aufschwung geben, es läßt sich indessen erwarten, daß der vermehrte Waarenverkehr selbst sich bald Bahn brechen und die natürlichste Abhülfe schaffen wird. Für West- und Süddeutschland dürfte die neue Gotthardbahn bald einen bequemen Verkehrsweg bieten und so Genua den ihn durch die Natur gebotenen Platz im Orienthandel wieder erobern.

Schiffsbewegung im Hafen von Smyrna während der Jahre 1879, 1880 und 1881.

Eingang.

Segelschiffe.

Nationalität.	Jahre.	Beladen. Schiffe.	Beladen. Tonnen.	In Ballast. Schiffe.	In Ballast. Tonnen.
Deutsche	1879	2	163	—	—
	1880	1	284	1	146
	1881	1	101	—	—
Amerikanische	1879	4	1 914	—	—
	1880	1	498	—	—
	1881	1	502	—	—
Britische	1879	35	6 132	21	3 402
	1880	52	8 572	10	1 898
	1881	31	4 623	6	802
Oesterreichisch-Ungarische	1879	16	4 782	9	3 300
	1880	14	4 173	4	1 859
	1881	12	4 263	3	2 126
Belgische	1879	1	365	—	—
Dänische	1879	—	—	1	117
	1880	1	121	1	123
	1881	—	—	1	155
Griechische	1879	162	18 988	19	2 340
	1880	187	21 705	18	2 603
	1881	146	16 171	22	2 590
Niederländische	1879	3	405	1	139
	1880	4	535	1	171
	1881	1	136	—	—
Italienische	1879	18	4 763	9	3 795
	1880	19	6 764	14	6 774
	1881	16	6 195	15	7 013
Rumänische	1879	1	254	1	254
	1881	3	472	—	—
Russische	1879	6	548	1	112
	1880	4	810	1	139
	1881	6	533	—	—
Schwedische u. Norwegische	1879	1	461	1	146
	1880	1	177	—	—
	1881	1	167	—	—
Türkische	1879	313	27 835	23	2 029
	1880	290	27 985	14	960
	1881	186	21 458	13	915

Dampfschiffe.

Nationalität.	Jahre.	Beladen. Schiffe.	Beladen. Tonnen.	In Ballast. Schiffe.	In Ballast. Tonnen.
Deutsche	1881	1	452	—	—
Britische	1879	221	180 873	28	22 424
	1880	175	144 264	13	11 819
	1881	228	201 726	19	18 343
Oesterreichisch-Ungarische	1879	161	184 304	—	—
	1880	158	180 817	—	—
	1881	160	183 663	—	—
Belgische	1879	—	—	1	913
	1880	2	2 381	3	1 674
	1881	—	—	3	1 368
Egyptische	1879	94	76 021	—	—
	1880	108	89 196	—	—
	1881	103	89 239	—	—
Spanische	1880	2	1 576	—	—
	1881	6	4 728	—	—
Französische	1879	145	178 313	1	288
	1880	157	184 563	2	1 336
	1881	157	169 659	5	3 620
Griechische	1879	1	309	—	—
	1880	—	—	1	600
	1881	19	5 793	4	252
Niederländische	1879	3	3 682	10	9 826
	1880	10	9 873	3	2 918
	1881	—	—	13	10 743
Italienische	1879	58	60 138	2	1 360
	1880	64	63 647	—	—
	1881	67	79 956	1	304
Russische	1879	34	60 874	—	—
	1880	103	180 976	—	—
	1881	105	183 144	—	—
Türkische	1879	41	16 400	1	600
	1880	47	21 150	—	—
	1881	34	17 000	—	—

Ausgang.

Segelschiffe.

Nationalität.	Jahre.	Beladen. Schiffe.	Beladen. Tonnen.	In Ballast. Schiffe.	In Ballast. Tonnen.
Deutsche	1879	1	82	1	81
	1880	2	430	—	—
	1881	1	101	—	
Amerikanische	1879	4	1 914	—	—
	1881	2	1 000	—	—
Britische	1879	55	9 078	4	755
	1880	48	8 218	12	2 111
	1881	28	4 623	9	1 392
Oesterreichisch-Ungarische	1879	13	4 704	12	3 561
	1880	11	3 763	7	2 274
	1881	9	4 324	5	1 589
Dänische	1879	1	117	—	—
	1880	2	244	—	—
	1881	1	155	—	—
Belgische	1879	1	365	—	-
Griechische	1879	48	6 623	127	15 139
	1880	42	5 937	129	14 364
	1881	44	6 117	123	13 553

Nationalität.	Jahre.	Beladen. Schiffe.	Tonnen.	In Ballast. Schiffe.	Tonnen.
Niederländische	1879	4	551	—	—
	1880	4	535	1	171
	1881	1	136	—	—
Italienische	1879	20	6 175	11	3 027
	1880	20	8 525	9	3 390
	1881	21	8 942	7	2 423
Rumänische	1879	—	—	2	508
	1881	1	182	1	145
Russische	1879	2	198	6	730
	1880	2	412	2	398
	1881	2	112	3	290
Schwedische u. Norwegische	1879	2	607	—	—
	1880	—	—	1	177
	1881	1	167	—	—
Türkische	1879	51	4 113	239	22 366
	1880	29	2 548	274	25 863
	1881	27	2 681	241	21 811

Dampfschiffe.

Nationalität.	Jahre.	Beladen. Schiffe.	Tonnen.	In Ballast. Schiffe.	Tonnen.
Deutsche.....	1881	—	—	1	452
Britische.....	1879	239	207 681	5	3 180
	1880	174	145 313	4	2 705
	1881	234	215 099	3	1 772
Oesterreichisch-Ungarische	1879	161	183 980	—	—
	1880	157	180 027	—	—
	1881	162	184 771	—	—
Egyptische	1879	94	76 661	—	—
	1880	105	86 123	—	—
	1881	102	87 901	—	—
Belgische.....	1880	3	1 674	2	2 381
	1881	3	1 368	—	—
Spanische.....	1880	2	1 576	—	—
	1881	6	4 728	—	—
Französische.....	1879	147	179 466	—	—
	1880	158	185 770	1	542
	1881	160	191 710	—	—
Griechische	1879	1	300	—	—
	1880	—	—	1	600
	1881	17	5 277	4	252
Niederländische.....	1879	12	12 445	—	—
	1880	12	11 877	—	—
	1881	13	10 743	—	—
Italienische	1879	61	62 351	—	—
	1880	64	63 647	—	—
	1881	66	78 165	—	—
Russische.....	1879	34	60 874	—	—
	1880	102	189 270	—	—
	1881	104	181 387	—	—
Türkische	1879	42	16 800	—	—
	1880	47	21 150	—	—
	1881	33	16 500	—	—

Der Schiffsverkehr Smyrnas stellt sich daher in übersichtlichen Gesammtzahlen wie folgt:

1879.

668 Segelschiffe von 82 244 Tonnen,
802 Dampfschiffe „ 796 769 „
zusammen 1470 Schiffe von 879 013 Tonnen.

1880.

638 Segelschiffe von 86 297 Tonnen,
850 Dampfschiffe „ 897 758 „
zusammen 1488 Schiffe von 984 055 Tonnen.

1881.

464 Segelschiffe von 68 222 Tonnen,
925 Dampfschiffe „ 989 990 „
zusammen 1389 Schiffe von 1 058 212 Tonnen.

Die Zahl aller Schiffe sowohl, wie ihr Tonnengehalt vermehrte sich jährlich um etwa 8 pCt., die Zahl der Segelschiffe allein aber und ihr Tonnengehalt verminderten sich jährlich um 5 bezw. 12 pCt. Es trifft diese Verminderung besonders die Schiffe langer Fahrt, also die Schiffe fremder Flaggen, während der Küstenverkehr nur langsam der Segelschifffahrt entzogen wird.

VII.]

Wien.

Bericht über die Handels- und Industrie-Verhältnisse im Jahre 1881, und Uebersichten der Verkehrswerthe des Jahres 1880.[1])

Waren es im abgelaufenen Jahre auch keine kriegerischen Ereignisse, welche die wirthschaftliche Entwickelung Oesterreichs hemmten, so wirkten doch die inneren Verhältnisse ungünstig auf die ökonomische Lage ein, daher ein besonderer Aufschwung nicht zu konstatiren ist.

Wenngleich sich bezüglich des Bankgeschäfts im Jahre 1881 ein erheblicher Aufschwung zeigt, so läßt sich das doch nicht von Handel und Industrie sagen, indem sich nach wie vor eine gewisse Scheu vor Anlagen in Unternehmungen zeigte.

Das kritische Stadium, indem sich zu Ende des Vorjahres die Spekulation in Frankreich befand, ließ insbesondere die Befürchtung aufkommen, daß eine neuerliche Stagnation im Handel und Verkehr eintreten möchte und die Kreditverhältnisse, welche eine gewisse Festigung erlangt hatten, abermaligen Schwankungen ausgesetzt werden könnten.

Das Vorhandensein großer Kapitalien hatte einen abnorm niedrigen Zinsfuß zur Folge, welcher dazu benutzt wurde, mehrere Konversirungen von Anleihen vorzunehmen. Der Hypothekarkredit wurde theilweise ebenfalls wohlfeiler, und es hat auch der Eisenbahnbau einen mäßigen Aufschwung zu verzeichnen. Die weitere Folge des niedrigen Zinsfußes war, daß eine Steigerung der Anlagewerthe eintrat, die insbesondere der gemeinsamen Rente zu gute kam, indem dieselbe am 31. Dezember 1881 77,35 gegenüber 73,35 am 31. Dezember 1880, mithin um volle 5,45 pCt. höher notirte. Wenn auch diese Kurse eine absolute Besserung involviren, so muß doch andererseits berücksichtigt werden, daß die Rentenkäufe im vorliegenden Falle weniger als ein Zeichen der Kapitalansammlung und der Kapitalersparnisse zu betrachten sind, als vielmehr in der Unlust, Anlagen in Unternehmungen zu machen, ihren Grund haben.

Wenn man berücksichtigt, daß die Kapitalzufuhr, wie vorstehend gezeigt wurde, eine bedeutende gewesen, daß der Zinsfuß auf offenem Markt ein außerordentlich niedriger war, und daß schließlich die Waarenbilanz keine ungünstige gewesen ist, so muß die Erscheinung befremden, daß das Goldagio nicht nur nicht gesunken, sondern eine

[1]) Wegen des betr. Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 362.

steigende Tendenz verfolgte. Dieser letztere Umstand läßt sich nur darauf zurückführen, daß das Ausland dringenden Bedarf an effektivem Golde hatte und dasselbe durch Arbitrage zum Theil auch dem Oesterreichischen Markte entnahm. Ueberdies spielt die Oesterreichische Währungsfrage in diesem Falle eine größere Rolle.

Bezüglich des auswärtigen Handels ist trotz der kleinen Ernte des Jahres 1881 ein Rückgang nicht zu konstatiren; derselbe verfolgte auch im Vorjahre eine steigende Richtung. Entschieden noch günstigere Symptome sind auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs und des Eisenbahnbaues zu beobachten. Während im Jahre 1880 die Gesammteinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 206 324 743 Gulden betrugen, erhöhten sich dieselben im Jahre 1881 auf 215 951 146, mithin im abgelaufenen Jahre mehr um 9 626 403 Gulden.

Die Eisenbahnbauthätigkeit, welche im Jahre 1880 nahezu völlig stagnirte, war im Jahre 1881 eine nicht unbedeutende, indem in Oesterreich 301,24 Kilometer Lokalbahnen dem Verkehr übergeben wurden.

Die Arbeitsgelegenheit hat sich im Vorjahre entschieden gemehrt, und es hat sich speziell die Lage der Arbeiter insofern gebessert, als die Nahrungsmittel im Preise gesunken sind.

Die lebhaftere Geschäftsthätigkeit, dann die Vermehrung von Handels- und Industrieunternehmungen war wohl auch Ursache, daß im Jahre 1881 die Fallimente sich vermehrten und die dabei in Betracht kommenden Passiven sich vergrößerten. Immerhin trugen zur Verschlechterung der Kreditverhältnisse auch verschiedene lokale Ursachen und die Einwirkung vom Auslande (mindere Ernte in Rumänien 2c.) bei.

Das Waarengeschäft verlief ziemlich glatt. Der hohe Eingangszoll hatte zur Folge, daß in gewebten Waaren immer weniger vom Auslande bezogen wurde. Die inländischen Fabrikanten von Woll-, Baumwoll-, Leinen- und Seidenwaaren haben daher ihre Produktion gut abgesetzt. Da auch die anderen Industrien lebhafter beschäftigt waren, so gestalteten sich die Verdienstverhältnisse günstiger, was wieder einen erhöhten Verbrauch an Kleidung, Haushaltungsgegenständen und Nahrungsmitteln nach sich zog. Das Ausbleiben der Kälte in den letzten drei Monaten des vorigen Jahres wirkte lähmend auf den Handel in Heizmaterialien und Winterstoffen, daher die betreffenden Geschäftszweige einen Rückgang zu verzeichnen haben.

Für den Zwischenhandel wird es bei den neuen Tarifverhältnissen immer schwerer, fremdländisches Erzeugniß zu führen.

Auf der anderen Seite dehnt die geldkräftige inländische Groß-Industrie ihre Produktion immer mehr aus und findet es in ihrem Interesse, den kleineren Abnehmer selbst aufzusuchen, um auf diese Weise dem Zwischenhandel Konkurrenz zu machen, bezw. sich von ihm zu emanzipiren. Diese Abnahme gilt vorzüglich vom Zwischenhandel im Inlande, während derjenige nach Rumänien, Bulgarien, Serbien, Rumelien und Mazedonien sich immer auf der gleichen Höhe erhält und eher eine Steigerung erfährt. Nach den genannten Absatzgebieten wird durch hiesige Zwischenhändler auch ziemlich viel fremdländisches Produkt vermittelt, welches dann transito, also zollfrei, passirt. An diesem Absatze partizipirt Deutschland in erster Linie, dann die Schweiz, England und Frankreich.

Bezüglich des Pfandbriefmarktes wäre zu bemerken, daß im Publikum eine vorübergehende Unbeliebtheit gegen die betreffende Papiergattung zum Ausdruck kam, welche sich vielleicht darauf zurückführen läßt, daß im abgelaufenen Jahre behufs Konvertirung in geringer verzinsliche Titres mehr Verlosungen stattfanden, als planmäßig bestimmt war, und das Publikum daher da es über Pari kaufte und nur al pari eingelöst erhielt, ziemlich häufige Kurseinbußen erlitt.

Auf dem Gebiete der Kreditgesetzgebung ist das im Jahre 1881 für die ganze Oesterreichische Reichshälfte in Kraft getretene Wuchergesetz zu erwähnen. Wie verlautet, hat sich der erwartete Erfolg bisher in Bezug auf die Abwehr des Wuchers nicht fühlbar gemacht, und wäre die Ursache hiervon in der Gleichgültigkeit zu suchen, mit welcher die Bevölkerung dem Gesetze gegenübersteht.

Was speziell die Wiener Bankinstitute betrifft, so können die Bilanzergebnisse derselben für das Jahr 1881 erfreulicherweise als recht günstig bezeichnet werden.

Auf dem Gebiete der Eisenbahnbauthätigkeit hat sich eine entschiedene Wendung zum Besseren bemerkbar gemacht, wenngleich die Erwartungen, welche sich an den Bau von Lokalbahnen knüpften, nur zum Theile in Erfüllung gingen.

Auswärtiger Handel.

Vorausgeschickt muß werden, daß das Oesterreichisch-Ungarische Zollgebiet im Jahre 1881 eine nicht unwesentliche Erweiterung durch Einbeziehung der vorherigen Zollausschüsse, dann der okkupirten Provinzen Bosnien und Herzegowina erfahren hat, welchen Antheil diese Erweiterung an dem Außenhandel der Monarchie hatte, ist nicht bekannt geworden.

Der Handelswerth der **Einfuhr** betrug

im Jahre 1881	646 990 726	Gulden,
„ „ 1880	613 416 853	„
sonach im erstgenannten Jahre um	33 573 873	Gulden

oder 5,5 pCt. mehr.

Der Handelswerth der **Ausfuhr** stieg

von	679 652 309	Gulden,
im Jahre 1880 auf	715 791 175	„
„ „ 1881 um	36 138 866	Gulden

oder 5,3 pCt.

Die **Mehrausfuhr** betrug in 1880 66 235 456 Gulden,
dagegen im Jahre 1881 68 800 449 „
war also in letzterem um 3,9 pCt. größer.

Im Detail ergiebt eine Vergleichung der beiden Jahre 1880 und 1881 die nachfolgenden Resultate.

	Im Jahre 1880 Mehr Einfuhr	Weniger Einfuhr
	Millionen Gulden	
Kolonialwaaren und Südfrüchte	4,26	—
Tabak und Tabaksfabrikate	—	7
Garten- und Feldfrüchte	—	13,28
Thiere und thierische Produkte	8,66	—
Brenn-, Bau- und Werkstoffe	2,41	—
Arznei-, Parfumerie-, Farb- und Gerbstoffe	7,5	—
Webe- und Wirkstoffe und Garne	11,76	—
Webe- und Wirkwaaren	3,94	—
Leder und Lederwaaren	3,3	—
Metalle und Metallwaaren	3,77	—
Instrumente, Maschinen, Kurzwaaren	4,5	—
Chemikalien und Fettwaaren	2	—
Fette und fette Oele	—	0,81
Literarische und Kunstgegenstände	2,43	—
Zusammen	54,53	21,09
Ueberhaupt mehr	33,44	—

	Im Jahre 1881 Mehr Ausfuhr Millionen Gulden	Weniger Ausfuhr Millionen Gulden
Kolonialwaaren und Südfrüchte	6,95	—
Garten- und Feldfrüchte	5	—
Thiere und thierische Produkte	10,53	—
Brenn-, Bau- und Werkstoffe	3,22	—
Webe- und Wirkwaaren	8,86	—
Papier und Papierwaaren	1,29	—
Lederwaaren	1,98	—
Holz-, Knochen-, Glas-, Stein- u. Thonwaaren	1,21	—
Instrumente, Maschinen, Kurzwaaren	3,78	—
Chemikalien	1,17	—
Abfälle	1,50	—
Getränke und Eßwaaren	—	7,47
Webe- und Wirkstoffe, Garne	—	1,52
Metalle und Metallwaaren	—	1,89
Sonstige Waaren	1,5	—
Zusammen	47,04	10,88
Ueberhaupt mehr	36,16	—

Wird auf die einzelnen Waaren selbst eingegangen, so resultirt, daß im Jahr 1881 an Kaffee um 38 000 metr. Ctr. und an Thee um 978 metr. Ctr. mehr eingeführt wurden, was in der nachgefolgten bedeutenden Zollerhöhung seine natürliche Erklärung findet.

An Getreide und Hülsenfrüchten hält sich die Menge der Ein- und Ausfuhr fast die Wage, die Einfuhr trifft aber nur auf minderwerthiges Getreide, während in der Ausfuhr die Ungarischen feinen Weizensorten vorherrschen.

Dieselbe Differenz zwischen Quantität und Qualität tritt bei den Thieren und thierischen Produkten markant zu Tage.

Auch bei Fellen und Häuten findet ein Ueberwiegen des Werthes der ausgeführten Lederwaaren statt, und dasselbe gilt von Federn.

Eier und Milch werden, wie dies bei einem Agrikulturstaate nicht anders leicht möglich wäre, nur in verschwindend kleinen Werthen eingeführt, dagegen lebhaft exportirt.

Schweine- und Gänsefett, dann Speck, sind bei der Einfuhr von 60 700 metr. Ctr. in 1880 auf 10 188 metr. Ctr. in 1881 herabgesunken, weil der Import Amerikanischen Specks wegen der konstatirten Trichinose inhibirt wurde.

In Folge der schlechten Weinernte ist der Weinexport um 456 648 (oder fast 50 pCt.) metr. Ctr. zurückgegangen; es ist das dem Werthe nach ein Ausfall von 7 801 867 Millionen Gulden.

Bei Brenn-, Bau- und Werkstoffen hält sich die Einfuhr und Ausfuhr bei Stein- und Braunkohle auf ziemlich gleicher Höhe; an Werkholz sind in 1881 17,9 Millionen metr. Ctr., in 1880 15,6 Millionen metr. Ctr. ausgeführt worden.

Der Einfuhrwerth der Mineralöle hat sich von 10,25 auf 12,83 Millionen Gulden erhöht.

Bedeutendere Schwankungen weist die Gruppe der Webe- und Wirkstoffe und Webe- und Wirkwaaren auf.

Baumwolle wurden 72 832 metr. Ctr. mehr importirt und 19 244 metr. Ctr. mehr exportirt.

Vegetabilische Spinnstoffe gelangten 55 769 metr. Ctr. mehr zur Einfuhr und wurden 4 774 metr. Ctr. mehr ausgeführt. Bei Wolle stieg die Einfuhr um 18 192 metr. Ctr. und fiel dagegen die Ausfuhr um 26 402 metr. Ctr.

Baumwollgarne und Leinengarne hatten eine Mehrausfuhr von bezw. 1989 und 12 687 metr. Ctr.

	Mehreinfuhr Metr. Ctr.	Mehrausfuhr Metr. Ctr.
Baumwollenwaaren	1 332	5286
Leinen- und Hanfwaaren	24 971	4912
Wollwaaren	1 870	9474
Seidenwaaren	263	226
Kleidung und Putzwaaren	16	816

Aus diesen Zahlen geht insbesondere hervor, daß die Leinenindustrie noch lange nicht den inländischen Konsum decken kann, und daß die ehedem so blühende Seidenwaarenfabrikation sehr stark im Niedergange ist, da ja sonst eine bedeutendere Mehrausfuhr zu Tage treten müßte.

Im Jahre 1881 gelangten drei Handelsverträge zum Abschlusse, und zwar jener mit dem Deutschen Reiche, dann der mit Frankreich und endlich der mit Serbien.

Durch den ersten wird an den bestehenden Verhältnissen nichts geändert.

Bei dem Vertrage mit Frankreich, welcher allerdings nur bis 8. Februar 1883 in Kraft zu bleiben hat, konnte die Gleichstellung des Zuckerexports mit jenem der meistbegünstigten Nationen nicht erreicht werden; ob die so hoch entwickelte Böhmisch-Mährische Zuckerindustrie für diesen Ausfall neue Absatzgebiete finden wird, dürfte noch fraglich erscheinen.

Ob endlich der letzterwähnte Vertrag mit Serbien, bezüglich dessen die widersprechendsten Ansichten sich geltend zu machen suchten, für den Oesterreichischen Handel von Vortheil sein wird, muß die Zukunft zeigen; es ist bei dem Mangel positiver statistischer Daten schwer, ein Prognostikon zu stellen.

Verträge und Gesetzgebung.

Das Jahr 1880 brachte folgende das wirthschaftliche Gebiet berührende Verträge — Gesetze und Verordnungen:

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und Spanien.

Handelsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche.

Gesetz, betreffend Abhilfe wider unredliche Vorgänge bei Kreditgeschäften.

Gesetz, wodurch die Regierung ermächtigt wird, die gegenwärtig geltenden Bestimmungen über den Veredlungsverkehr mit dem Deutschen Zollgebiete bis längstens 31. Dezember 1881 in Wirksamkeit zu erhalten.

Verordnung des Gesammtministeriums, womit auf Grund des Gesetzes vom 16. Juni 1881 und im Einverständnisse mit der Regierung der Länder der Ungarischen Krone die gegenwärtig geltenden Bestimmungen über den Veredlungsverkehr mit dem Deutschen Zollgebiete bis einschließlich 31. Dezember 1881 in Wirksamkeit erhalten werden.

Verordnung der Ministerien des Handels und der Finanzen, womit auf Grund des Gesetzes vom 16. Juni 1881 und im Einverständnisse mit der Regierung der Länder der Ungarischen Krone die bestehenden Bestimmungen über den Veredlungsverkehr mit dem Deutschen Zollgebiete bis einschließlich 31. Dezember 1881 erneuert werden.

Verordnung des Justizministeriums, betreffend die Ausführung des Art. IV des mit dem Deutschen Reiche geschlossenen Legalisirungsvertrages vom 25. Februar 1880.

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels, betreffend die Aufhebung der Istrischen Zwischenzollinien.

Gesetz, betreffend den Veredlungsverkehr mit dem Deutschen Zollgebiete.

Verkehrs-Uebersichten.

Handelswerth der Einfuhr nach Oesterreich-Ungarn im Jahre 1880.

Waarengattungen nach den Zolltarifklassen.	Die Einfuhr erfolgte über die Grenzen des Deutschen Reichs.	Die Einfuhr erfolgte über die Grenzen anderer Länder.	Zusammen.
	Gulden Oesterr. Währung.		
Webe- und Wirkstoffe und Garne	92 952 314	49 165 967	142 118 281
Webe- und Wirkwaaren, Kleidung und Putzwaaren	52 606 323	4 341 362	56 947 685
Kolonialwaaren und Südfrüchte	25 069 557	13 144 078	38 213 635
Garten- und Feldfrüchte	24 506 553	73 828 744	98 335 327
Kautschuk und Guttapercha, Wachstuch, Leder- und Kürschnerwaaren	23 561 883	3 357 356	26 922 239
Instrumente, Maschinen und Kurzwaaren	22 642 896	1 687 672	24 330 568
Brenn-, Bau- und Werkstoffe	21 125 694	4 627 864	25 753 558
Metalle und Metallwaaren (ohne Edelmetalle und Münzen aus denselben)	19 326 121	1 205 914	20 532 035
Literarische und Kunstgegenstände	15 347 390	887 680	16 235 070
Thiere und thierische Produkte	15 088 657	34 262 281	49 350 938
Arznei-, Parfumerie-, Farb- und Gerbstoffe, Gummen, Harze und Mineralöle	14 045 724	12 597 132	26 642 856
Kochsalz, Chemikalien, Arznei-, Farb- und Zündwaaren	11 538 659	2 437 475	13 976 134
Holz-, Knochen-, Glas-, Stein- und Thonwaaren	11 352 508	5 710 313	17 062 821
Tabak und Tabaksfabrikate	8 764 620	18 937 115	27 701 735
Fette und fette Oele	8 252 985	7 020 855	15 273 840
Waaren aus Borsten, Bast, Binsen, Kokosnußfaser, Gras, Schilf, Span, Stuhlrohr, Stroh, sowie Papier und Papierwaaren	4 025 643	2 036 471	6 062 114
Getränke und Eßwaaren	3 613 996	1 100 853	4 714 849
Abfälle	2 020 376	1 074 768	3 095 144
Land- und Wasserfahrzeuge	108 205	84 235	192 440
Summe	375 953 104	237 508 165	613 461 269
	61,28 pCt.	38,72 pCt.	100 pCt.
Edelmetalle und Münzen aus denselben	24 555 139	7 643 450	32 198 589
Im Ganzen	400 508 243	215 151 615	615 659 858

Handelswerth der Ausfuhr aus Oesterreich-Ungarn im Jahre 1880.

Waarengattungen nach den Zolltarifklassen.	Die Ausfuhr erfolgte über die Grenzen des Deutschen Reichs.	Die Ausfuhr erfolgte über die Grenzen anderer Länder.	Zusammen.
	Gulden Oesterr. Währung.		
Garten- und Feldfrüchte	109 659 061	23 890 927	133 549 988
Thiere und thierische Produkte	57 890 864	24 105 885	81 996 749
Webe- und Wirkstoffe und Garne	40 194 094	11 070 806	51 264 900
Brenn-, Bau- und Werkstoffe	36 772 085	30 691 754	67 463 839
Kolonialwaaren und Südfrüchte	36 753 394	22 200 342	58 653 736
Holz-, Knochen-, Glas-, Stein- und Thonwaaren	26 533 901	15 785 690	42 319 591
Instrumente, Maschinen und Kurzwaaren	21 701 233	20 126 199	41 827 432
Webe- und Wirkwaaren, Kleidung und Putzwaaren	14 316 871	41 205 289	55 522 160
Getränke und Eßwaaren	13 434 233	13 050 567	26 484 800
Kautschuk und Guttapercha, Wachstuch, Leder, Leder- und Kürschnerwaaren	10 469 788	8 138 262	18 608 050
Fette und fette Oele	9 679 229	3 246 989	12 926 218
Kochsalz, Chemikalien, Arznei-, Farb-, Fett- und Zündwaaren	7 807 640	7 077 308	14 884 948
Literarische und Kunstgegenstände	6 791 300	2 645 070	9 436 370
Metalle und Metallwaaren (ohne Edelmetalle und Münzen aus denselben)	5 603 041	23 790 545	29 393 586
Abfälle	4 461 422	634 328	5 095 750
Arznei-, Parfumerie-, Farb- und Gerbstoffe, Gummen und Harze	3 336 537	1 177 109	4 513 646
Waaren aus Borsten, Bast, Binsen, Kokosnußfaser, Gras, Schilf, Span, Stuhlrohr und Stroh, sowie Papier und Papierwaaren	3 263 362	5 489 870	8 753 232
Land- und Wasserfahrzeuge	1 245 970	4 732 775	5 978 745
Tabak und Tabaksfabrikate	703 612	6 617 086	7 320 698
Summe	410 317 637	265 676 801	675 994 438
	60,70 pCt.	39,30 pCt.	100 pCt.
Edelmetalle und Münzen aus denselben	3 634 814	18 902 562	22 537 376
Im Ganzen	413 952 451	284 579 363	698 531 814

X.] # Pernambuco.

Jahresbericht für 1881.[1])

In Folge der günstigen Resultate der Ernte des Vorjahres wurde der Anbau auch im Jahre 1881 mit erneuter Energie betrieben, und durch eine sehr günstig verlaufende Regenzeit unterstützt, erreichte der Ertrag der Zuckerernte eine bis jetzt nie dagewesene Höhe, wie auch der des Baumwollanbaues sehr erfreulich gegen den der letzten Jahre hervortrat.

Die Zuckerplantagenbesitzer fangen doch endlich in ihrer großen Mehrheit an einzusehen, daß sie mit ihren veralteten Einrichtungen für den Gewinn des Zuckers aus dem Rohre nicht ferner auf dem Weltmarkte der großen Konkurrenz anderer Produktionsländer und besonders der jährlich schärfer werdenden Mitbewerbung des Rübenzuckers in erfolgreicher Weise begegnen können, und entschließen sich demzufolge zu allmäliger Anschaffung zeitgemäßer Maschineneinrichtungen, wodurch eine bessere und wohlfeilere Produktion angebahnt wird. Wenn sich auch diese Verbesserungen, wie alle Neuerungen, nur langsam Bahn brechen, so ist dadurch doch der Hoffnung Raum gegeben, das Hauptprodukt dieser Provinz, worauf deren ganze wirthschaftliche Existenz ausschließlich beruht, nicht den ihm gebührenden Platz unter den gleichen Erzeugnissen der Hauptproduzenten dieses jährlich wichtiger werdenden Konsumartikels verlieren zu sehen, wie es vor einigen Jahren den Anschein hatte, und sollte die in Aussicht genommene Einrichtung von Centralzuckerfabriken, an welche die verschiedenen Plantagen ihr Rohr abliefern (während jetzt jede einzelne Plantage auch ihre Zuckerfabrik hat), sich einer günstigen Aufnahme erfreuen und sich als praktisch durchführbar erweisen, was bei der Zähigkeit der hiesigen Bevölkerung, alte Einrichtungen festzuhalten, noch nicht als ganz unzweifelhaft dasteht, so wird das hiesige Produkt wohl bald besser und wohlfeiler als bisher werden und mit dem anderer Länder in Konkurrenz treten können.

Durch die guten Erträge der Produktenernte kam viel Geld ins Land, und in Folge dessen zeigte sich auf allen Gebieten vermehrte Geschäftsthätigkeit mit durchgängig guten Resultaten für alle Betheiligten, wie auch aus den unten verzeichneten Beträgen der Aus- und Einfuhr dieser Provinz hervorgeht. Nach denselben betrug der Werth

ersterer 46 414 500 Mark, gegen 34 500 000 Mark in 1880
letzterer 49 750 000 „ „ 45 000 000 „ „ „

Um auf die Einzelheiten des Importgeschäfts einzugehen, so hat sich der Waarenabsatz im Berichtjahre nicht unerheblich vermehrt, wenn auch die Erlöspreise, hauptsächlich gegen Ende des Jahres, wohl in Folge zu sanguinischer Hoffnungen auf die besseren Verhältnisse dieses Marktes und die dadurch veranlaßte allzugroße Importation vieler Artikel, fühlbar schlechter wurden.

Die hauptsächlichsten hier aus Deutschland eingeführten Manufakturwaaren, wie Tuche, Kasimire, Flanelle, wollene und baumwollene Shawls, Strümpfe und baumwollene Hosenstoffe, fahren fort, regelmäßigen Absatz zu finden; die Deutsche Industrie ist hierin von der keines anderen Landes überflügelt worden, im Gegentheil scheinen die verschiedenen, sonst vielfach aus England eingeführten baumwollenen und halbleinenen Drills, ein Artikel, der für den hiesigen Markt sehr bedeutend zu nennen ist, beinahe vollständig von den besseren Deutschen Hosenstoffen, wie Almas und Cassinetas, verdrängt worden zu sein. Einen größeren Absatz fanden auch die besseren baumwollenen gewebten Shawls, ein Artikel, in welchem sich die Deutsche Industrie in den letzten Jahren bedeutend vervollkommnet hat. Dagegen ist eine bedeutende Abnahme im Konsum zu konstatiren für die bekannten Sächsischen Druckshawls, die früher einen unentbehrlichen Theil der Toilette der farbigen weiblichen Bevölkerung ausmachten. Wie bei den meisten Modeartikeln, folgt diese jährlich mehr und mehr dem feineren Europäischen Geschmack, und es sind daher an Stelle dieser Druckshawls mehr die wollenen gewebten Shawls und in neuester Zeit namentlich die aus Berlin eingeführten wollenen und halbwollenen Fichus und Echarpes getreten, welche letzteren Artikel im Berichtjahre eine ziemliche Bedeutung am Platze erlangten. Eine recht fühlbare Abnahme ist ferner in der Einfuhr von wollenen Männer- und Knabenhüten, die früher sehr stark aus Hamburg auf unseren Markt gebracht wurden, zu verzeichnen. In Folge des hohen Einfuhrzolles, mit welchem der Artikel seit einigen Jahren belastet ist, hatten es die in stetem Fortschritt begriffenen Fabrikanten im Süden des Landes leicht, ihr Fabrikat zum Schaden des fremden Produkts in den hiesigen Konsum zu bringen. — Wiederholt angestellte Versuche mit der Einfuhr Deutscher Prints (gedruckter Kalikos) sind, wie früher, unglücklich ausgefallen, und es scheint, daß dieser Artikel, von allererster Bedeutung an diesem Platze, noch längere Zeit Monopol der Fabrikanten von Manchester bleiben wird.

Die Unfähigkeit, mit der Englischen Fabrikation zu konkurriren, liegt nicht so sehr im Kostenpreise, als in dem Umstande, daß die Deutschen Fabrikanten Aufmachung und Appretur, welche letztere hauptsächlich bei wohlfeiler Waare hier von hervorragender Wichtigkeit ist, noch immer nicht dem hiesigen Geschmack gemäß herzustellen gewußt haben.

Von Deutschen Kurzwaaren und Eisenwaaren, die noch immer in den gewöhnlichen Gebrauchsartikeln bestehen, war der Absatz ein regelmäßiger, und es hielt hierin die Deutsche Industrie mit der anderer Länder gleichen Schritt. Deutsche Schreibpapiere fangen an, den seit Jahren fast ausschließlich den Markt beherrschenden Fiumewaaren mit Erfolg Konkurrenz zu machen. Dagegen sind Deutsche Thürschlösser, welche früher bedeutenden Absatz fanden, allmälig fast ganz durch Französisches Fabrikat verdrängt worden.

Anwendung falscher Fabrikmarken oder Benutzung auf Täuschung berechneter Englischer oder Französischer Etiketten kommen immer vereinzelter vor.

Die Aussichten für das Importgeschäft von 1882 sind nicht sehr versprechend, besonders in Folge der bereits oben erwähnten übergroßen Einfuhr fast aller Artikel, wodurch sich nach und nach ein großer Vorrath angesammelt hat, der zu forcirten Verkäufen Veranlassung geben wird, und wobei zu befürchten ist, daß auch das Inkasso, welches sich im Berichtjahre ganz ungewöhnlich günstig gestaltete, schwer leiden wird.

Was das Exportgeschäft anbetrifft, so bedangen die reichlichen Erträge unserer Zucker- und Baumwollenernte in 1880/81 durchgängig dem Pflanzer sowohl wie dem Exporteur ersprießliche Preise in den Konsumländern. Der Anfang der neuen Zuckerernte von 1881/82 war weniger günstig, und sie scheint auch in ihrem weiteren Verlaufe kein sehr befriedigendes Resultat liefern zu wollen.

Der Export von Häuten ist wegen seiner Unbedeutendheit kaum der Erwähnung werth.

Für Deutschen Konsum wird direkt nichts exportirt; was an Baumwolle nach Deutschland verschifft wurde, war im Transit nach Rußland bestimmt. Für unseren Zucker bietet Deutschland jetzt kein Absatzgebiet mehr.

Die Ausfuhr der 1881er Ernte von Zucker betrug:

vom 1. Oktober 1880 bis 30. September 1881 164 582 Engl. Tons,
gegen „ 1. „ 1879 „ 30. „ 1880 127 788 „
„ „ 1. „ 1878 „ 30. „ 1879 82 918 „

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 526.

Vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1881 wurden verschifft:
39 920 Engl. Tons, gegen 43 584 Engl. Tons
im gleichen Zeitraume des Jahres 1880.

Die Ausfuhr der diesjährigen Baumwollenernte betrug:

vom 1. Juli 1880 bis 30. Juni 1881 106 265 Säcke
gegen „ 1. „ 1879 „ 30. „ 1880 59 037 „
„ „ 1. „ 1878 „ 30. „ 1879 55 632 „
} von etwa 160 Engl. Pfund.

Vom 1. Juli bis 31. Dezember 1881 wurden verschifft:
69 599 Säcke, gegen 26 627 Säcke
im gleichen Zeitraume des Jahres 1880.

In den unten angeschlossenen Uebersichten 1 und 2 finden sich die Bestimmungshäfen der Verschiffungen von Zucker und Baumwolle aus diesem Hafen verzeichnet, in den Uebersichten 3 und 4 die Werthe der gesammten Aus- und Einfuhr des Platzes nach den verschiedenen Staaten des Auslandes.

Die Frequenz Deutscher Schiffe hielt sich auf ungefähr gleicher Höhe mit der des Vorjahres bei durchgängig ganz lohnenden Frachten, und die Mißgunst, in welche Deutsche und andere Nordeuropäische Schiffe bei den Verschiffern nach dem Rio de la Plata zeitweilig gekommen waren, scheint im Verschwinden begriffen zu sein. Von Deutschen Dampfschiffen besuchten nur zwei unsere Außenrhede, das eine, um Baumwolle für Bremen, das andere, um Kohle einzunehmen. Deutsche Kriegsschiffe besuchten im Berichtjahre Pernambuco nicht.

Wie es heißt, wird unser Hafen im Laufe des Jahres 1882 in regelmäßige Verbindung mit Deutschland kommen, indem die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft ihre Dampfschiffe einmal monatlich hier vorlaufen zu lassen gedenkt. Diese direkte Dampfschiffsverbindung wird der Deutschen Industrie sehr zu Gute kommen, indem bis jetzt der allergrößte Theil der Deutschen Ausfuhr hierher, hauptsächlich von Manufakturwaaren, mit Dampfschiffen von Havre und Liverpool kam, wodurch große Spesen und großer Zeitverlust verursacht wurden, welche dann hinfällig werden und es vielleicht manchem Fabrikanten ermöglichen, mit größerem Erfolge als bisher mit Englischen und Französischen Erzeugnissen zu konkurriren.

Die am Schluß beigegebene Uebersicht 5 verzeichnet die Schiffsbewegung dieses Hafens im Berichtjahre.

Unsere telegraphische Verbindung mit den Küstenplätzen dieses Landes und mit Europa erfuhr im Jahre 1881 keine Veränderung; die unterseeische Verbindung mit Maranhão ist seit vielen Monaten unterbrochen.

Verkehrsübersichten.

1. Ausfuhr von Zucker aus dem Hafen von Pernambuco.

Nach	Vom 1. Oktbr. 1880 bis 30. Septbr. 1881. Engl. Tons.	Vom 1. Oktbr. 1879 bis 30. Septbr. 1880. Engl. Tons.
dem Kanal für Order	28 011	31 051
Liverpool	16 590	5 548
der Clyde	3 384	—
Dublin	358	—
London	368	—
Havre	155	30
Marseille	794	—
Portugal	5 649	5 168
den Vereinigt. Staaten von Amerika	66 936	45 002
dem Rio de la Plata	14 123	6 654
Brasilianischen Häfen	28 214	34 335
	164 582	127 788

2. Ausfuhr von Baumwolle aus dem Hafen von Pernambuco.

Nach	Vom 1. Juli 1880 bis 30. Juni 1881. Säcke von etwa 160 Engl. Pfd.	Vom 1. Juli 1879 bis 30. Juni 1880. Säcke von etwa 160 Engl. Pfd.
Liverpool	40 692	28 643
Havre	4 426	1 180
Portugal	8 309	3 221
Barcelona	20 592	16 353
Bremen	9 591	—
Narwa	14 847	3 321
Kronstadt	1 866	—
Reval	1 424	2 701
Brasilianischen Häfen	4 518	3 618
	106 265	59 037

3. Zusammenstellung der Ausfuhr nach dem Auslande aus dem Hafen von Pernambuco während des Jahres 1881 nach dem offiziellen Zollwerthe.

Nach	Milréis.
den Vereinigten Staaten von Amerika	10 013 000
Großbritannien	9 376 000
Portugal	1 455 000
Uruguay	1 455 000
Argentinien	1 407 000
Rußland	688 000
Spanien	574 000
Frankreich	476 000
Deutschland	84 000
	25 528 000

gleich etwa 46 414 500 Deutsche Mark.

Diese Ausfuhr ergab einen Zollertrag für die Generalregierung von etwa 3 447 000 Mark.

Ueber den außerdem von der Provinzialregierung erhobenen Ausfuhrzoll liegen keine offiziellen Daten vor.

4. Zusammenstellung der Einfuhr vom Auslande in den Hafen von Pernambuco während des Jahres 1881 nach dem offiziellen Zollwerthe.

Von	Milréis.
Großbritannien	15 710 000
Frankreich	5 363 000
den Vereinigten Staaten von Amerika	2 056 000
Portugal	1 823 000
Argentinien	843 000
Deutschland	672 000
Oesterreich	635 000
Uruguay	214 000
Belgien	23 000
Spanien	19 000
Italien	14 000
	27 372 000

gleich etwa 49 750 000 Deutsche Mark.

Diese Einfuhr ergab einen Zollertrag für die Generalregierung von etwa 3 447 000 Mark.

Ueber den außerdem von der Provinzialregierung erhobenen Einfuhrzoll liegen keine offiziellen Daten vor.

5. Schiffsbewegung im Hafen von Pernambuco während des Jahres 1881.

Eingang.

Nationalität.	Schiffe.
Britische	475
Portugiesische	88
Deutsche	85
Spanische	75
Norwegische	68
Französische	54
der Vereinigten Staaten von Amerika	54
Schwedische	36
Dänische	15
Brasilianische	12
Niederländische	11
Italienische	5
von Uruguay	3
Argentinische	1
Costaricanische	1
	983

Darunter befanden sich 216 Dampfschiffe und 7 Kriegsschiffe, nämlich:

unter	Britischer	Flagge	155	Dampfschiffe	und 1	Kriegsschiff,
„	Französischer	„	47	„	„ —	„
„	Amerikanischer	„	11	„	„ —	„
„	Brasilianischer	„	—	„	„ 6	„
„	Deutscher	„	2	„	„ —	„
„	Argentinischer	„	1	„	„ —	„
			216	Dampfschiffe		7 Kriegsschiffe.

Ausgang.

Nationalität.	Schiffe.
Britische	451
Portugiesische	76
Deutsche	76
Spanische	71
Norwegische	57
der Vereinigten Staaten von Amerika	50
Französische	50
Schwedische	35
Dänische	14
Brasilianische	9
Niederländische	8
Italienische	3
von Uruguay	2
Oesterreichische	1
Argentinische	1
Russische	1
	905

Darunter befanden sich 213 Dampfschiffe und 7 Kriegsschiffe, nämlich:

unter	Britischer	Flagge	153	Dampfschiffe	und 1	Kriegsschiff,
„	Französischer	„	46	„	„ —	„
„	Amerikanischer	„	11	„	„ —	„
„	Brasilianischer	„	—	„	„ 6	„
„	Argentinischer	„	1	„	„ —	„
„	Deutscher	„	2	„	„ —	„
			213	Dampfschiffe		7 Kriegsschiffe.

Am Jahresschlusse befanden sich 4 Deutsche Segelschiffe im Hafen.

In diesen Zusammenstellungen ist die regelmäßige Dampfschifffahrt zwischen den Küstenplätzen, sowie die Küstenfahrt in Schiffen unter Brasilianischer Flagge nicht mit aufgenommen.

Aus Deutschland kamen 23 Fahrzeuge, sämmtlich Segelschiffe, von ihnen 21 aus Hamburg mit Stückgütern und 2 aus Memel mit Holz.

Auf der Außenrhede von Pernambuco langten 17 Deutsche Schiffe, darunter 1 Dampfschiff, an, welche von derselben weitergingen.

XI.] **Bloemfontein.**[1])

Jahresbericht für 1881.

Das verflossene Jahr ist in Bezug auf den Handel ein in jeder Weise außergewöhnliches gewesen. Während die Handelsverhältnisse bisher den Charakter der größten Solidität an sich getragen hatten, trat im vergangenen Jahre in diesen unseren, sich sonst ruhig abspielenden und soliden Beziehungen ein Umschwung ein, wie man ihn bisher noch nicht erlebt hatte. Um es kurz zu sagen: Es trat eine Gründerperiode ein, die nicht allein das handeltreibende Publikum, sondern auch viele Privatpersonen in Mitleidenschaft zog. Bereits in früheren Berichten war darauf hingewiesen worden, daß mit der größeren Schwierigkeit, welche die Diamantminen in und um Kimberley für die erfolgreiche Bearbeitung Privatleuten bot, die Ausnutzung derselben in die Hände von Körperschaften gefallen war, welche, mit reicherem Kapital ausgestattet, im Stande waren, durch Maschinenbetrieb größere Mengen diamanthaltigen Grundes auszuwaschen und dadurch bessere Resultate zu erzielen. Es wandte sich nun, nachdem sämmtliche in Britischem Gebiete gelegenen Minen in die Hände solcher Kompagnien gelangt waren, die Aufmerksamkeit auch auf solche Minen, welche man bisher der Beachtung weniger gewürdigt hatte, und zwar hauptsächlich auf Jagersfontein und Koffyfontein, beide im Fauresmithdistrikte gelegen.

Der Grund, welcher eine Mine umfaßt, wird in sogenannten Claims ausgelegt, d. h. in kleinere Parzellen ausgemessen, welche 30 Fuß im Geviert betragen. Diese kleineren Parzellen oder Claims werden bei neuen Diamantminen gegen eine monatliche Miethe von 10 Schillingen ausgegeben, wofür die Claimhalter das Recht erhalten, darin der Diamantgräberei obzuliegen.

Mit dem steigenden Werthe der Mine, d. h. mit der größeren Ergiebigkeit derselben, steigen auch die Claims im Werthe. So wurden speziell in Jagersfontein noch im Jahre 1879 die Claims gegen 10 bis 20 Pfd. Sterl. verkauft, stiegen aber mit der Zeit, da die Spekulation sich bald der Mine bemächtigte, im Laufe des Jahres 1880 bis zu 1000 und 1500 Pfd. Sterl. und erreichten im Jahre 1881 den enormen Preis von 3000 bis 4000 Pfd. Sterl.

Es bildeten sich auch hier dem gegebenen Vorbilde gemäß Kompagnien, deren Antheilhaber es hauptsächlich darauf abgesehen hatten, die Ergiebigkeit der Mine durch Bearbeitung in größerem Maßstabe und mit größeren Mitteln zu erproben. Da sie ihre Claims zu dem Zwecke zu geringem Nennwerthe einsetzten und gute Erfolge zu verzeichnen hatten, so stand zu erwarten, daß die Aktien eine bedeutende Dividende abwerfen würden, und diese stiegen daher im Preise.

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 II. S. 140.

Jetzt fing die Spekulation an, die Mine auszubeuten, zumal da einige große, dort gefundene Steine zu größeren Erwartungen berechtigten. Zeitungsreklame that das Ihrige dazu und die Gründungen schossen wie Pilze in die Höhe. Nur bestand der Unterschied zwischen den ersten und diesen späteren Gründungen darin, daß jetzt die Claims zu ganz enormen Preisen eingesetzt wurden, wodurch natürlich das Anlagekapital bedeutend gesteigert wurde.

Die Aktien fast sämmtlicher Kompagnien stiegen, bald nach dem sie ausgegeben waren, zu ganz schwindelhafter Höhe empor. Aber die Folgen der Ueberspekulation machten sich geltend, ebenso schnell, als die Aktien gestiegen waren, und fast noch schneller, sanken sie; Aktienbesitzer, welche früher ihr Vermögen auf viele Tausende von Pfunden berechnet hatten, sind dafür im Besitze von Papieren, deren Werth sehr fragwürdig ist.

Da fast sämmtliche Kompagnien von spekulativen Claimbesitzern gegründet waren, um Claims, welche zu geringem Werthe erstanden waren, möglichst hoch wieder loszuschlagen, so waren die Direktoren weniger darauf bedacht, die Ausbeute der Claims ins Auge zu fassen. Die Bearbeitung des Grundes wurde mit Lauheit betrieben und da große Funde ausblieben, wurde das Publikum stutzig, das Vertrauen sank und mit ihm der Werth des diamanthaltigen Bodens überhaupt.

Zwar sucht man die Schuld der Mißerfolge auf die Unmöglichkeit zu schieben, das bei der Arbeit beschäftigte Personal genügend überwachen zu können und giebt an, daß die besten und größten Diamanten durch die Arbeiter während des Grabens gestohlen und später an zum Diamanthandel unbefugte Personen, die sogenannten Illicit Diamond Buyers, gegen einen Spottpreis verkauft würden, es ist jedoch für den unparteiischen Beobachter unmöglich, darin allein die Schuld für die allgemeine Kalamität zu finden.

Illicit Diamond Buyers (I. D. B.) sind Personen, welche es sich zum Hauptgeschäft machen, gestohlene Diamanten von den farbigen Arbeitern anzukaufen. In Kimberley und Griqualandwest überhaupt sind die Gesetze und Strafen gegen dies Gewerbe rigorös streng und die Polizei macht sich eine besondere Aufgabe daraus, diese Schelme durch das sogenannte Trappingsystem zu fangen. Im Freistaate bestanden solche Gesetze zur Zeit nicht und es war natürlich, daß sich viele dieser anrüchigen Persönlichkeiten, denen der Boden für ihr Gewerbe in Kimberley zu heiß wurde, nach Jagersfontein begaben, um dort ungestrafter demselben obzuliegen. Obgleich nun zwar amtlich erwiesen ist, das viele und sogar sehr werthvolle Steine auf diese Weise ihren Weg in unbefugte Hände fanden, so kann man doch diesem Umstande allein nicht die Schuld am Mißerfolge der Kompagnien zuschieben, sondern muß sie wohl hauptsächlich in der unzulänglichen Bearbeitung von Seiten der Direktorien suchen.

Was nun die Mine selbst angeht, so unterliegt es keinem Zweifel, daß Jagersfontein sehr schöne und große Steine liefert, welche man den Brasilianischen Steinen gleichschätzt, und daß man bei dem allgemeinen Sinken der Werthpapiere und der dadurch eingetretenen Geldklemme unnöthigerweise alles Vertrauen in die Mine selbst mit über Bord wirft. Manche der Kompagnien werden, zumal da von Seiten der Regierung ernstliche Schritte gethan sind, um dem Unwesen des unerlaubten Diamanthandels zu steuern, unzweifelhaft noch günstige Resultate liefern, doch werden nur Diejenigen im Stande sein, die Früchte davon zu pflücken, welche vermögen die Krisis zu überstehen.

Etwas günstiger haben sich die Verhältnisse auf Koffyfontein gestaltet. Koffyfontein hatte sich von jeher, da es nicht wie Jagersfontein dicht bei einer Distriktsstadt lag, mehr der Beachtung entzogen. Auch hier war wiederholentlich von Privaten gearbeitet worden, bis eine Kompagnie von Kimberleykaufleuten die ganze Mine und damit den größten Theil der Claims gegen eine Summe von 30 000 Pfd. Sterl. kaufte. Jetzt wandte sich die Aufmerksamkeit auch dieser Mine mehr zu und es bildeten sich vier Kompagnien, die, da sie mit mäßigem Kapitale arbeiteten, die Claims gegen verhältnißmäßig niedrigen Werth einsetzten, bislang noch größere Gunst vom Publikum erfuhren.

Auch ihre Aktien stiegen hoch im Preise, wie wohl in keinem Verhältnisse zu der schwindelhaften Höhe der Jagersfonteinaktien, sanken später wieder, werden aber noch jetzt über dem Nennwerthe gehandelt. Da aber noch keine dieser Kompagnien irgend welche Dividende abgeworfen hat, so muß auch hier die Zukunft lehren, ob die Hoffnungen, welche man auf die Wirksamkeit dieser Kompagnien baut, gerechtfertigt sind.

Daß es nicht an spekulativen Köpfen gefehlt hat, welche auch da neue Minen eröffneten, wo gar keine Diamanten zu finden sind, und die von der Natur versagten Diamanten durch künstliches Säen (Salting) ersetzten, ist nicht zu verwundern. Dahin sind zu rechnen Frankfort und auch wohl Lagerskraal, welche aber bald in ein ominöses Dunkel versanken, nachdem sich auch hier Leute gefunden, um ihr gutes Geld an den Mann zu bringen.

Was den Wollhandel betrifft, so hat derselbe dadurch eine bedeutende Einbuße erlitten, daß nach einem sehr kalten Winter ein so bedeutender Schneefall eintrat, wie er bis dahin noch nicht in den Annalen des Freistaates verzeichnet stand. Namentlich die östlichen Distrikte litten gewaltig darunter, Tausende von Schafen fanden ihren Tod und damit verminderte sich die Wollproduktion.

Hier sei besonders erwähnt, daß uns von verschiedenen Seiten und von kompetenten Beurtheilern die Versicherung gegeben ist, daß unsere Deutschen Flockmeister einen vorzüglichen Markt für ihre Schafböcke fänden, da Deutsche Schafböcke sehr gesucht und gern gekauft werden. Es sind uns Fälle bekannt, wo selbst Schafböcke von mittelmäßiger Qualität bis zu 75 Pfd. Sterl. hier gern gekauft wurden. Allerdings bedarf es zum erfolgreichen Handel in diesem Artikel eines besonderen Studiums der Bedürfnisse des Landes. Der Handel auch in diesem Artikel dürfte durch direkte, jetzt zwischen Deutschland und dem Kap bestehende Dampfschiffverbindung besonders erleichtert werden.

Was die Ernte an Feldfrüchten betrifft, so kann sie im Allgemeinen als eine mittelmäßige betrachtet werden. Alle Kornarten behaupteten daher verhältnißmäßig hohe Preise.

Was unsere Transportverhältnisse angeht, mit welchen die Wohlfahrt des Handels so eng verknüpft ist, so waren sie im Ganzen ungünstige.

Mit dem Auftauchen so vieler Kompagnien nicht allein im Freistaate, sondern auch in Griqualandwest, trat auch ein großes Bedürfniß an schweren Maschinen ein, welches die Transportkosten sehr in die Höhe trieb. Dazu kam, daß die Eisenbahn von Port Elizabeth weit über die Distrikte verlängert ward, aus denen sich bisher der Stand der Frachtfuhrleute rekrutirt hatte. Große Mengen Güter wurden daher nach der Endstation geschafft und blieben hier Monate lang liegen, ehe es möglich wurde, gegen sehr hohe Kosten dieselben hierher zu schaffen. Dies verursachte natürlich große Störungen im Handel.

Für die Verbesserung der Verkehrswege ist insofern von Seiten der Regierung ein großer Schritt zur Besserung gethan, als ernstliche Maßregeln genommen sind, dieselben in gutem Zustande zu halten. Ferner ist beschlossen, unsere Hauptflüsse, in regnerischer Jahreszeit Haupthindernisse des Verkehrs, zu überbrücken.

Auch der ferneren Ausbreitung des Telegraphenverkehrs ist von Seiten der Regierung große Aufmerksamkeit gewidmet worden.

Mit dem Eintreten der Gründerperiode und der größeren damit verbundenen Geldzirkulation nahm der Handel auch größere

Ausdehnung an. Neue Geschäfte sprangen allerorten auf und größere Gütermengen wurden eingeführt. Als aber die Effekten sanken, an denen mancher Handelstreibende außerdem sich die Finger gründlich verbrannt hatte, als das Vertrauen sank, das Geld anfing mehr aus der Zirkulation zu verschwinden und die Banken den Kredit beschränkten, da machte der Enthusiasmus früherer Zeiten einer gedrückten Stimmung Platz und unangenehme Bankerotte stehen in Aussicht.

Nach den dem hiesigem Konsulate zugehenden Gesuchen um Information über hiesige Handelsverhältnisse zu urtheilen hat es den Anschein, als ob das handeltreibende Publikum Deutschlands sich mehr dem Exporthandel zuzuwenden beabsichtige und ist es nur zu wünschen, daß ein eifriges Studium des Exporthandels im Allgemeinen und besonders des Englischen Exporthandels die Deutschen Exporteure mit den Bedürfnissen der Kolonisten besser bekannt mache.

Die Kolonien bedürfen vor allen Dingen guter Waaren, denn der Preisunterschied zwischen schlechter und guter Waare tritt hier nicht so scharf hervor. Was die Artikel besonders vertheuert, ist der weite und kostspielige Versandt, ein schlechter Artikel nimmt aber eben so viel Platz weg und wiegt eben so schwer wie ein guter, mithin ist der Kostenpreis beider hier nicht so sehr verschieden wie dies an der Quelle der Fall ist. Außerdem ist es hier stets leichter, einen guten Artikel zu verkaufen als einen schlechten.

Ein Hauptfaktor beim Exporthandel ist die Verpackung, die nicht sorgfältig und sicher genug besorgt werden kann. Immer noch kommen Klagen genug über ungenügende Verpackung vor und scheint man nicht glauben zu wollen, daß gerade auch dieser scheinbar niedrige Zweig des Exportgeschäftes eines eingehenden Studiums bedarf.

Es sei hier eines ferneren Umstandes erwähnt, der unserer Ansicht nach von zu großer Wichtigkeit ist, um ihn stillschweigend zu übergehen. Gewiß ist der Englische Exporteur nicht ehrlicher und gewissenhafter als der Deutsche, da aber die Hauptstärke des Englischen Handels im Exportgeschäfte beruht und solches allgemein in England anerkannt wird, so hat auch die gesetzgebende Macht Sorge getragen, solche Gesetze zu schaffen, daß der Empfänger in jeder Weise vor Uebervortheilung geschützt ist. Will Deutschland sich energisch am Exporthandel betheiligen, so muß nach unserer Ansicht auch von Seiten der Gesetzgebung dahin gewirkt werden, den Empfänger vor Schaden zu wahren. Je mehr Sicherheit dem Empfänger auch von dieser Seite geboten wird, mit desto mehr Vertrauen wird er sich den Bezugsquellen zuwenden. Man denke nicht, daß es in unserer Absicht liegt, die Ehrlichkeit des Deutschen Handelsstandes in Zweifel zu ziehen, sollen aber Konsulatsberichte von irgend welchem Nutzen sein, so müssen sie auch alle möglichen Schädlichkeiten berücksichtigen, welche den Handel treffen könnten.

Hier dürfte es am Platze sein, eines Umstandes Erwähnung zu thun, der sicher der Besprechung bedarf. Es betrifft dies das Deutsche Versicherungswesen. Es wird vielfach Klage geführt, daß Deutsche Versicherungsgesellschaften bei Verlusten zur See nicht mit der Promptheit die Versicherungssummen auszahlen, wie solches von Englischen Gesellschaften geschieht. Es sind uns Fälle berichtet, wo solche Auszahlungen selbst Jahre lang hingeschleppt wurden und schließlich erst auf richterliche Reklamation erfolgten. Solches Verfahren ist nicht geeignet, Vertrauen zu erwecken. Wir halten es für unsere Pflicht, darauf aufmerksam zu machen, da Schäden durch Vertuschen stets schlechter werden, dagegen ihre Aufdeckung auch Heilung verspricht.

VIII.]

Toronto.

Jahresbericht für 1880/81.

Die Zeichen des allgemeinen Aufschwungs im Handel und Verkehr, welche in der neuesten Zeit in fast allen Theilen der Welt merklich gewesen, haben auch in Toronto ihre Schwingungen in nicht geringem Grade fühlbar gemacht.

Zunächst mögen einige auf das Gesammtgebiet von Canada bezügliche statistische Mittheilungen hier Platz finden.

Verkehrsbewegung während des mit dem 30. Juni 1881 beendeten Fiskaljahres.

a. Im Gebiet Canada.

	Dollars.	gegen im Vorjahre Dollars.
Werth der Ausfuhr.....	98 290 823	87 911 458
„ „ Einfuhr	105 330 840	86 489 747
„ „ „ zum Verbrauch	91 611 604	71 782 349

b. In den Provinzen Ontario, Quebec, Neubraunschweig und Neuschottland.

	Dollars.	gegen im Vorjahre Dollars.
Werth der Ausfuhr.....	93 631 677	82 918 828
„ „ Einfuhr	99 751 014	82 581 648
„ „ „ zum Verbrauch	86 024 992	67 890 649

Werth der Ausfuhr und der Einfuhr zum Verbrauch nach und aus Deutschland im Gebiet Canada.

	Dollars.	gegen im Vorjahre Dollars.
Ausfuhr.....	84 932	82 237
Einfuhr zum Verbrauch....	934 266	449 791

Mit Bezug auf Toronto besonders[1]) fügen wir folgende Zahlen bei, welche den Werth der Einfuhr in diese Stadt in den Jahren 1880 und 1881 darstellen. Es betrug derselbe:

Gesammt-Einfuhr.		Zollpflichtige Waaren.
Dollars.	in 1880.	Dollars.
13 500 451		11 621 018
	in 1881.	
17 565 890		15 007 900

Die zur Zeit eifrig betriebene Erschließung der unermeßlichen Ländereien im Nordwesten Canadas ist ohne Zweifel Hauptursache des bedeutenden Aufschwungs im Handel und Verkehr Torontos; denn es würde wohl schwerlich ohne den in jenen Gegenden rege gewordenen, zum Theil von hier aus zu versorgenden großen Bedarf die Einfuhr die oben angegebene Höhe erreicht haben. Für die landwirthschaftlichen Kreise aber waren die günstigen Ernten der beiden letzten Jahre, gegenüber den ungünstigeren in den Vereinigten Staaten und England, insofern von bedeutenden Nutzen, als der Preis des ausgeführten Getreides und der übrigen landwirthschaftlichen Erzeugnisse in gleichem Verhältnisse stieg. Die Ausfuhr aus Ontario an Gerste betrug im Jahr 1881 8 800 579 Bushels von einer Ernte von etwa 12 bis 12½ Millionen Bushels, zu 75 Cents bis 1 Dollar das Bushel, und die von Weizen 2 523 673 Bushels, einschließlich Mehl, von einer

[1]) In Betreff Montreals im Jahre 1881 s. Hand. Arch. 1882 II. S. 491.

Ernte von etwa 28½ Millionen Bushels, zu 1,35 bis 1,40 Dollars pro Bushel. Selbst der Ertrag an Kartoffeln, Rüben, Aepfeln 2c. schien in den benachbarten Staaten im verflossenen Jahre dem Bedarf nicht entsprechend zu sein, weil bedeutende Mengen davon ebenfalls von hier dorthin geliefert wurden.

Eine Folge des allgemeinen Aufschwungs war die Belebung des Holzhandels und der Bauthätigkeit, sowie eine in den Holzgegenden sich entwickelnde erstaunliche Thätigkeit. Bauten wurden in Toronto allein im Berichtjahre nahe an 1 300 000 Dollars im Werthe aufgeführt.

Der Verkehr auf den Eisenbahnen dieser Provinz war ebenfalls im Jahr 1881 ein außerordentlich lebhafter und lohnender, so daß sich den Getreidehändlern häufig nicht geringe Schwierigkeiten boten, die angehäuften Produkte zu befördern. Es wurde sogar nothwendig, die vor etwa zehn Jahren aus Sparsamkeitsrücksichten in Betrieb gesetzten engspurigen Eisenbahnen in breitspurige umzuändern.

Der gedachte Aufschwung hat ferner zur Folge gehabt, daß sich Geldkapital allerwärts angehäuft hat, was sich Spekulanten zu Nutze machen, um den Werth von Grundstücken in die Höhe zu treiben. Besonders wird in dieser Richtung jetzt von hier aus im Nordwesten Canadas, in Manitoba, Winnipeg 2c., das Unglaubliche geleistet, zumal seit sich einzelne Fälle ereignet haben, daß Einzelne von Glück Begünstigte, welche vor wenigen Jahren mit sehr geringen Mitteln nach Manitoba verzogen, vor Kurzem in Reichthum nach Toronto zurückgekehrt sind, um hier in verhältnißmäßig glänzenden Verhältnissen von ihren Zinsen zu leben. Das Kundwerden solcher vereinzelten Fälle veranlaßt gegenwärtig Tausende strebsamer junger Leute sowohl, als ganzer Familien, denen der Erwerb von Reichthümern auf althergebrachtem Wege zu langsam erscheint, sich aufzumachen, um ihr Heil im fernen Nordwesten zu versuchen. Es erstreckt sich dieses „Manitobafieber", wie es hier bezeichnet wird, so weit, daß selten eine Familie anzutreffen ist, die, wenn sie nicht beabsichtigt, demnächst in Gesammtheit aufzubrechen, doch mindestens ein Glied unter den Ihrigen zählt, welches solches entweder beabsichtigt oder bereits ausgeführt hat, obschon auch bereits Mancher völlig entmuthigt und in gänzlich verarmtem Zustande von dort zurückgekehrt ist.

Die Zahl der Bankerotte in Toronto im Jahre 1881 betrug 73, mit Passiven im Betrage von 738 699 Dollars und Aktiven im Betrage von 417 503 Dollars. Die Zahl derselben in ganz Canada betrug 637 mit Passiven im Betrage von 5 770 717 Dollars.

Wie aus den amtlichen Tabellen ersichtlich ist, vollzieht sich im Verkehr dieser Provinz mit Deutschland eine allmälige Steigerung. Die folgende Liste der ausschließlich in Toronto eingeführten Deutschen Waaren bezweckt, Deutschen Fabrikanten die Art des Verkehrs Torontos mit Deutschland einigermaßen zu veranschaulichen.

Uebersicht des Werthes der erheblichsten während des Fiskaljahres 1880/81 von Deutschland direkt nach Toronto eingeführten Waaren.

Bürsten	1 914	Dollars,
Knöpfe	11 473	„
Kork und Korkwaaren	2 899	„
Strumpfwaaren, baumwollene	5 642	„
Baumwollenwaaren	6 231	„
Porzellan	9 502	„
Perlen	1 614	„
Spielwaaren, hölzerne	4 508	„
Galanteriewaaren	6 222	„
Pelze und zubereitete Häute	7 405	„
Hüte und Mützen	1 031	„
Ungefärbtes Glas	4 822	Dollars,
Versilbertes Glas	1 893	„
Glaswaaren	11 627	„
Gold- und Silberblatt	2 823	„
Haartuch	980	„
Drahtarbeiten	1 481	„
Leder und gegerbte Felle	1 789	„
Lederne Handschuhe	5 014	„
Andere Lederwaaren	3 427	„
Theile von Pianos	1 694	„
Briefcouverts und Papiermachéwaaren	7 340	„
Seidene Spitzen	1 629	„
Andere Seidenwaaren	2 432	„
Schreibmaterialien	1 360	„
Tabakspfeifen	8 252	„
Tabaksfabrikate	849	„
Uhrwerke	1 287	„
Holzwaaren	2 745	„
Weidenkörbe	1 671	„
Wollene Unterkleider	1 791	„
„ Strickgarne	1 103	„
„ Waaren, andere	1 967	„
Weihnachtskarten	2 097	„
Schnürleiber	1 556	„
Baumwollenwaaren	5 458	„
Seidene Handschuhe	940	„
Hopfen	873	„
Wollene Kleider	1 570	„
Baumwollene Handschuh	10 743	„
Stahlmesser	969	„
Baumwollene Spitzen	4 416	„
Musikalische Instrumente	1 823	„
Seidene Bänder	2 282	„
Andere Seidenwaaren	2 083	„
Gummischläuche	1 374	„
Näh- und andere Maschinen	10 288	„

Schiffsverkehr im Gebiet Canada während des 30. Juni 1881 beendeten Fiskaljahres.

Nationalität.	Eingang. Schiffe.	Eingang. Tonnen.	Ausgang. Schiffe.	Ausgang. Tonnen.
Britische	7 387	2 667 240	7 423	2 724 377
der Vereinigten Staaten von Amerika	2 192	894 228	2 078	898 978
Norwegische u. Schwedische	685	380 460	633	356 023
Deutsche	67	32 976	63	32 570
Französische	40	14 341	53	19 662
Oesterreichische	22	11 973	21	10 904
Spanische	12	5 493	11	5 296
Portugiesische	8	2 997	8	2 101
Russische	7	4 509	7	4 345
Italienische	6	2 903	5	2 433
Dänische	5	3 773	6	4 526
Belgische	4	4 503	4	3 486
Bolivianische	7	6 800	6	5 940
Nicaraguanisches	1	441	1	441
Hawaiisches	1	309	1	309
Zusammen	10 444	4 032 946	10 320	4 071 391

Klassen der obigen Fahrzeuge.

	Eingang.						Ausgang.					
	Britische.		Fremde.		Zusammen.		Britische.		Fremde.		Zusammen.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
Segelschiffe	6211	1 262 604	2072	730 233	8 283	1 992 837	6316	1 389 171	1918	719 099	8 234	2 108 270
Dampfschiffe	1176	1 404 636	985	635 473	2 161	2 040 109	1107	1 335 206	979	627 915	2 086	1 963 121
Ueberhaupt	7387	2 667 240	3057	1 365 706	10 444	4 032 946	7423	2 724 377	2897	1 347 014	10 320	4 071 391

VIII.]

Guadalajara.

Jahresbericht für 1881.[1])

Das Jahr 1881 brachte dem fremden Handel in Guadalajara unter allerlei Aufregung nur unbefriedigende Resultate und schloß unter geradezu entmuthigenden Auspizien. Es begann inmitten der glänzenden Erwartungen, die man, wie überall im Lande, auch hier auf die großartigen, von der Regierung mit ungemeiner Liberalität subventionirten Eisenbahn-Unternehmungen gestellt hatte. Gegründete Aussichten auf einen baldigen gewaltigen Umschwung in den Verkehrsverhältnissen erregten die Gemüther: sollte doch auch in diesem verhältnißmäßig entlegenen Theile des Landes die unsere Zustände charakterisirende Monotonie den Wundern des Dampfrosses weichen, sollten doch Tausende von Händen Beschäftigung finden und Kräfte entwickelt werden, deren Tragweite noch außer aller Berechnung zu liegen schien. Man schmeichelte sich mit der Hoffnung, daß trotz der in den betreffenden Verträgen stipulirten längeren Termine die Vorarbeiten für die interoceanischen Bahnen auch in Jalisco, von beiden Seiten ausgehend, in baldigen Angriff genommen werden würden. Das Kommen und Gehen der Ingenieure ermunterte zu dieser Annahme. Es sollten Agenten Amerikanischer Kapitalisten eingetroffen sein, bereit, ihre überflüssigen Geldmittel in den verschiedenartigsten Unternehmungen anzulegen. Der Grundeigenthümer hielt den Augenblick für gekommen, sein mit Auflagen belastetes Haus zu Gelde zu machen, der Mineur wollte seine Mine, der Landwirth seine verschuldete Hacienda, der Industrielle seine Fabrik dem unternehmenden Yankee gegen klingende Münze überlassen. Herr Symon selbst besuchte unsere Stadt, um mit dem Gouverneur zu berathschlagen und über ihm vom Staate einzuräumende Facilitäten Gewißheit zu erlangen, und als vollends die Kompagnie Palmer Sullivan hier ein Kontor errichtete und südlich von der Stadt mit Erdarbeiten behufs einer Bahn nach La Barca den Anfang machte, da waren alle Zweifel gehoben, wenngleich es nicht an Anzeichen fehlte, daß man in der Hauptstadt des Landes gegen die Interessen Jaliscos intriguirte, und wie es in Puebla geschehen, damit umging, Guadalajara von der Stammbahn (linea troncal) unberührt zu lassen oder doch die Heranziehung derselben von großen diesseitigen Opfern abhängig zu machen. Leider aber wurden die kaum angefangenen Arbeiten südlich von unserer Stadt wegen noch mit der Regierung in Mexiko anhängiger Differenzen über Absteckungen (trazos) wieder eingestellt; die Kompagnie Symon unternahm im Berichtjahre in Jalisco noch Nichts von Bedeutung; Amerikanisches Kapital ließ sich nirgends sehen; wie immer, wenn der Mais wohlfeil, herrschte bei großen Vorräthen in allen Handelszweigen eine fortwährende Geschäftsstille; die Landwirthe fanden keinen Absatz für ihre Feldfrüchte, der Verkehr mit den benachbarten Ortschaften stockte, und so konnte es nicht ausbleiben, daß gegen Ende des Jahres hier und in unseren kleinen Abzugsmärkten (pueblos) eine Menge Fallimente vorkamen. Hierzu kam das für den Verkehr immer drückender werdende Stempelgesetz (unterm 4. August verschärft), eine additionelle Auflage auf jedes Kollo fremder Waaren (derechos de importacion sobre bultos), unter dem 25. Juni 1881 dekretirt, und kurz vor Jahresschluß die hier bei den Wahlen für die Legislatur in Szene gesetzten Parteizerwürfnisse, welche ernstliche Ruhestörungen befürchten lassen.

Die fremde Einfuhr fand in folgender Proportion statt:

50 pCt. von Mexiko,
30 „ „ San Blas,
20 „ „ Manzanillo.

Aus den im hiesigen Zollamt vorliegenden Daten geht Folgendes hervor:

Unter dem Namen Konsumzoll entrichtet die Einfuhr hier 6 pCt. auf den Importzoll, nachdem von diesem 10 pCt. gekürzt sind, also auf 90 pCt. desselben. Dieser Konsumzoll ertrug in 1881:

30 318 Pesos 44 Cent.,
welche Summe 6 pCt. ausmacht von .... 505 307 „ 33 „
und da dieser Betrag 90 pCt. von den Importzöllen ausmacht, so rechnen wir dazu ein Neuntel = ... 56 145 „ 26 „
um den Betrag der Importzölle zu erhalten mit ..... 561 452 Pesos 59 Cent.;
hierzu rechnen wir für wahrscheinliche Minderangaben in den Guias (Zollpapieren) 10 pCt. ..... 56 145 „ 26 „
und gelangen so zu einem Gesammtbetrage von Einfuhrzöllen, laut Guias, von ..... 617 597 Pesos 85 Cent.

Angenommen, daß die Einfuhrzölle auf fremde Waaren im Durchschnitt 35 pCt. vom hiesigen Marktwerthe derselben ausmachen, ergiebt sich, daß der Marktwerth der Waaren, welche 617 597 Pesos 85 Cent. Einfuhrzölle zu entrichten hatten, eine Summe repräsentirt von:

1 764 564 Pesos 56 Cent.,
wozu die zollfreien Waaren zu rechnen wären mit einem Werthe von ..... 150 000 „ — „
zusammen 1 914 564 Pesos 56 Cent.,
wozu wir wiederum 30 pCt. rechnen dürfen für in Jalisco von den obenerwähnten drei Ausgangspunkten, sowie von der Nordgrenze an den Grenzen unseres Staates stattgefundenen Einfuhren, die also nicht nach Guadalajara kommen und sich der Kontrole des hiesigen Zollamtes entziehen ..... 574 369 „ 37 „
und somit zu einer Gesammtsumme des Werthes der Einfuhren gelangen von .. 2 488 933 Pesos 93 Cent.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 567.

Der Mexikanische Zolltarif stellt für die Einfuhr folgende Hauptrubriken auf:

Ropa oder Ellenwaaren,
Eßwaaren, Getränke und grobe Waaren,
Eisenwaaren, Quincaillerie- und Kurzwaaren,
Apothekerwaaren und Chemikalien,
zollfreie Waaren.

a. Ellenwaaren. Unter den hier zu Lande verbrauchten behauptet, was den Werth anbelangt, das eigene Landesprodukt den ersten Rang, da die Fabriken des Staates allein an Manta (grey domestics) 300 000 Stück zu 32 Varas produzirten, zum durchschnittlichen Werth von 4 Pesos pro Stück = 1 200 000 Pesos.

Was aber die fremde Einfuhr von baumwollenen Waaren anlangt, so nehmen die Englischen Stapelartikel, die man in den monatlichen Preiskouranten der Kommissionshäuser von Manchester regelmäßig verzeichnet findet, noch immer den Vorrang ein, so sehr sie auch unter der Konkurrenz der hiesigen Landesindustrie zu leiden haben und obwohl manche Artikel, die früher viel verbraucht wurden, wie velveteens, printed muslins, cords, ginghams, moleskins, aprons ꝛc. keinen Absatz mehr finden. Namentlich sind es die schlichten Weißwaaren, Calicos und Imperials, die einen beständigen Absatz haben und deren Konsum in demselben Maße zu- wie der Verbrauch der leinenen Waaren abgenommen hat. Nächst den Weißwaaren sind die feinen Sorten Englischer Prints unter dem Namen Batistas viel begehrt, wogegen die ordinären fast ganz durch das Landesprodukt (pintados aus den Fabriken von Mexiko, Puebla und Durango) aus dem hiesigen Verkehr verdrängt worden sind; ferner printed shirtings, sogenannte arabias und virginias, für Hemden, die verschiedensten Sorten von farbigen Taschentüchern, Coutils, Sammet, Nähgarn auf Spulen, Handtücher, white muslins, white muslin handkerchiefs, Unterhemden, Strumpfwaaren, Victoria lawns, turkey red cambrics und für Schuhwerk: french lastings, black dyed satteens und elastic, Alles Artikel, die, als die nothwendigsten, den Kern eines wohlsortirten Ellenwaarenlagers zu bilden haben. Der Konsum Deutscher baumwollener Waaren ist dagegen höchst unbedeutend, wenn auch in Kattunen in Zunahme begriffen, und wenn die Deutschen Fabrikanten sich befleißigen wollten, volles Maß, genau die vorgeschriebenen Breiten und eine solidere, der Englischen gleichkommende Verpackung zu liefern, so würde ihre sehr reelle Waare noch mehr Abgang finden. Von Deutschen Kattunen mögen im Berichtjahr etwa 125 000 Meter hierher gekommen sein. Ferner haben von Deutschen baumwollenen Waaren hier einigen Konsum: Kotonnades, Strümpfe und Socken, Kinderstrümpfe, Linon, Piqué, Posamentierwaaren, Litzen, weißes und farbiges Band, Hosenstoffe, Tischtücher, Unterhemden, Musseline für Vorhänge, türkischroth Garn, Coutils, Spitzen. Deutsche Weißwaaren, Shirtings und Madapolams finden hier wenig Anerkennung, weil die Klassen zu gut und der finish den Anforderungen des hiesigen Konsumenten nicht entspricht, was auch mehr oder weniger bei den vortrefflichen Amerikanischen Weißwaaren der Fall ist, die deshalb mit den Englischen nicht konkurriren können. Im Uebrigen ist es schwer, den Ursprung der Deutschen Waare an ihrer äußeren Erscheinung zu erkennen und sie von dem Fabrikat der Nebenländer zu unterscheiden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß eine Menge Deutscher Waaren hier konsumirt wird, die aber, weil Etikette, Aufmachung und was dahin gehört fremdländisch gehalten sind, als anderer Länder Fabrikat verkauft werden. So lange der Deutsche Fabrikant seine Waare nicht als Deutsches Erzeugniß anerkannt haben will und sie mit fremden Etiketten, wie „children's hose“, „Paris“ ꝛc., in die Welt schickt und selbst dazu beiträgt, Deutsche Waaren niedriger zu stellen als Englische und Französische, so lange wird er nicht nur den hiesigen Konsumenten in der Meinung bekräftigen, daß Deutsche Waare die geringere sein muß, sondern es wird sich auch die Kontrole über den Belang der Deutschen Einfuhr wesentlich erschweren und es werden darüber stets nur ungenaue Berichte aufgestellt werden können. Alles in Allem, partizipirt die Deutsche Industrie bei der hiesigen fremden Einfuhr von baumwollenen Waaren vielleicht mit 15 pCt. der Gesammtsumme. Der Konsum von leinenen Waaren ist im Abnehmen, und das Wenige, was noch konsumirt wird, ist fast ausschließlich Britischen Ursprungs.

Die unübertroffenen Irischen Leinen mit ihrem schönen finish in eleganter Aufmachung, wie Silesias, Bretañas, Creas, Platillas, Estopillas, Cambray, Family linen, Irish Linen und andere Namen, sowie Taschentücher, Drelle, Hollands ꝛc. befriedigen den hiesigen Konsumenten vollkommen, und es kann dabei von Deutscher Konkurrenz gar nicht die Rede sein. Russia Sheetings, Segeltuch, Spool thread ꝛc. kommen überhaupt nur von England, und wenn auch gewisse Deutsche Sorten Leinen, wie Tischtuch, Drelle, Servietten und namentlich Bettleinen, der Britischen Waare nicht nachstehen, so fehlten ihnen doch die Aufmachung und der bessere finish, weshalb sie längst aus unserem Markte verdrängt wurden. Von Deutschen Drellen, Bettleinen, Bielefelder Hemdleinen, Stickereien, Garn für Sattler und Schuhmacher und von Packleinen, sowie von Lumpen für die hiesigen Papierfabriken kommt wohl noch Einiges in den Markt, was jedoch gegen die Britische Importation völlig verschwindet. In Wollenwaaren konkurrirt Deutschland vortheilhafter, und es liefert, den Englischen wollenen und halbwollenen Stapelartikeln gegenüber, wollene und halbwollene Kleiderstoffe, dergleichen Buckskins für Herrenkleider, Satins, Trikot ꝛc. von so guter Qualität, daß sie in den Läden vielfach für Französisches Fabrikat verkauft wurden, ferner Merinos, Bandas, Zephyrgarn, Umschlagetücher, gestrickte Wollenwaaren, Band, Tuche, Strumpfwaaren ꝛc. Der Gesammtbetrag der im Berichtjahre aus Deutschland hierhergekommenen wollenen und halbwollenen Stoffe dürfte jedoch einen Fakturenbetrag von 60 000 Mark nicht übersteigen haben. In feinen schwarzen Tuchen, Merinos, Merino-Shawls und allen Sorten Buckskins (coups pantalon) lieferten die Franzosen, wie immer, die beste und theuerste Waare, was indeß die Deutsche und Britische Konkurrenz nicht ausschließt. Auch in Wollenwaaren hat die fremde Einfuhr schon eine nicht zu verachtende Konkurrentin an der Landesindustrie, die in Buckskins hinter der Deutschen Waare fast nicht mehr zurückbleibt, in Bayetas das Britische Fabrikat nachahmt und in Bettdecken und ordinären Teppichen den Konsum der fremden Einfuhr nur noch in den vom Sitz der Mexikanischen Fabriken entfernteren Küstenstrichen zuläßt. Der Konsum von Seidenwaaren ist nur unbedeutend. Die Engländer liefern seidene Tücher, die Franzosen Gros, Satins, Shawls, Sammet, Sonnenschirme, Bandwaare, Hutmacherwaare, Priestergewänder, Kravaten und die vielfachsten Modesachen der Pariser Industrie. Von China kamen über San Francisco Damast für Möbel und Gardinen, weiße und farbige, schlichte und gemusterte Taschentücher, Burato-Shawls, Shanting Pongee für Herrenröcke, Saya-Saya für Kopfkissen, Bandas und rohe Seide, von Deutschland Sammet und Sammetband, Schirme und Taschentücher, Alles zusammen von keiner Bedeutung.

b. Eßwaaren, Getränke, grobe Waaren, sogenannte abarrotes. Weine, Speiseöl, Senf, Cognac, Branntwein, Wermuth, Liköre, Weinessig, Sardinen in Oel und Tomaten, konservirte Eßwaaren, getrocknete Pflaumen, Mandeln, Rosinen, Oliven ꝛc. kommen aus Frankreich und Spanien, wenn auch vielfach von Deutschen

Häusern und in Deutschen Schiffen importirt, welcher letzteren die Importeure sich vorzugsweise bedienen. Aus Frankreich kommen ferner in vorzüglicher Güte alle Sorten von Papier, feine Glaswaaren, Porzellan, Korke, Dinte, Kaninchen- und Hasenhaar für Hutmacher und die anderen unter abarrotes im Mexikanischen Tarif verzeichneten Artikel. In Hamburg kamen, aus Deutschland oder anderen Ländern stammend, zur Verschiffung: Branntwein, Rheinweine, Bier, Liköre, Anisado, Rum, Kirsch- und Wacholderbranntwein, Magenbitter, Schinken, Zwieback, getrocknete Pflaumen, Pickles, Thee, Nelken, Pfeffer, Kanehl, Sago, Steingut, Papier, Demijohns, Stearin in Blöcken, Lichte, Cigarren, Hopfen, Petroleum, Roheisen, Zink. Aus China kam über San Francisco Souchong-Thee und feinere Sorten schwarzen Thees, Pfeffer und Ceylon-Kanehl.

c. Eisenwaaren, Quincaillerie- und Kurzwaaren. Dieser Handelszweig befindet sich hier ganz in Deutschen Händen, und mit Bezug auf den Ursprung der mannigfachen Artikel, die in dieses Fach schlagen, können wir aus zuverlässiger Quelle Folgendes konstatiren. Das bedeutendste Haus der betreffenden Kategorie importirte im Berichtjahre:

aus dem Deutschen Reiche	35½	pCt.,
„ den Vereinigten Staaten	29½	„
„ Frankreich	11½	„
„ England	10½	„
„ Oesterreich	9	„
„ Belgien	2½	„
„ Italien	1½	„
	100	pCt.,

ein Verhältniß, welches den Beweis liefert, daß heutzutage mehr auf wohlfeile, als auf feine Waare gesehen wird, weil sonst die Proportion für England und Frankreich sich günstiger stellen müßte. Aus Deutschland importirt man hauptsächlich: Schlösser, Messer, Gabeln, Säbelklingen, Draht, Drahtsiebe, geringes Handwerkszeug, Hänge, Nägel, Nadeln, Küchengeschirr, Lampen, Wagenfabrik-Utensilien, Photographie-Utensilien, Schießwaffen, musikalische Instrumente, Parfumerie, Portefeuillewaaren, Kurzwaaren aus Glas, Meerschaum, Achat, Schildpatt, Perlmutter, Gagat, Leder, Papier, Knochen, Messing, Kupfer, Zink, Zinn, Plaqué, Holz, Guttapercha, Stuhlrohr, Pappe, Celluloid, Fischbein, Borsten 2c.; aus den Vereinigten Staaten: Hacken, Thürbeschläge, fence wires, Aexte und Beile, landwirthschaftliche Geräthe, Dezimalwaagen, Pressen, Lampen, Schuhnägel, Kautschukwaaren, Kämme, Kontor-Utensilien, Plaquéwaaren, eiserne Geldkisten, Pianos 2c.; aus England: Handwerkszeug, Feilen, Stemmeisen, Hobeleisen, Sägen, Scheeren, Nadeln und feinere Waare der Sheffielder Industrie der feinen Butcher-♂ Marke; aus Oesterreich: Mobilien, Lampen, Perlmutterknöpfe; aus Belgien: Zink, Leder, Waffen, Schuhnägel 2c.; aus Frankreich die unzähligen Artikel der Pariser Industrie, die in einem Kurzwaarengeschäft nicht fehlen dürfen; aus Italien: Glasperlen, ½ florete, Papier, Marmor und Kunstsachen.

Die Amerikaner thun ihr Mögliches, um in dem Eisenwaarenhandel die Europäer auf diesem Markte aus dem Felde zu schlagen, und mit Erfolg, indem ihr bezüglicher Handel ohne Zweifel im Zunehmen begriffen ist. Dennoch kann man nicht behaupten, daß irgend ein Deutsches Fabrikat von dem Amerikanischen verdrängt worden sei, wenn auch der Deutsche in Neuheiten nicht mit den Amerikanern gleichen Schritt halten kann. Die Amerikaner haben sich die Konkurrenz mit dem Englischen und Deutschen Geschäft in Handwerkszeug zur besonderen Aufgabe gestellt; auch in Goldarbeit fangen sie sich zu versuchen an, jedoch bisher ohne besonderen Erfolg; dagegen haben sie in feinen silberplattirten Waaren, wie Löffel, Gabeln, Tischmesser, Tafelaufsätze, Leuchter und dergleichen, die Engländer völlig aus dem Felde geschlagen und wirklich Ausgezeichnetes geleistet.

d. Apothekerwaaren. Diese kommen aus Frankreich, den Vereinigten Staaten und Deutschland, je nachdem es die Verbindungen und Kreditverhältnisse des hiesigen Kommittenten mit sich bringen, der, wenn Mexikaner, in der Regel in Frankreich und den Vereinigten Staaten bestellt. Aus jedem der genannten drei Länder kann sich der hiesige Konsument ungefähr gleich vortheilhaft mit dem Nöthigsten versehen, zumal mit der Einrichtung der direkten Dampfschifffahrts-Verbindung zwischen Hamburg und Veracruz die frühere Isolirung des Deutschen Reichs glücklich beseitigt und der Deutsche Exporteur in dieser Hinsicht mit anderen Nationen gleichgestellt ist. Pharmazeutische und physikalische Apparate, wissenschaftliche und chirurgische Instrumente und Maschinen, gewisse Patent-Medizinen, Essenzen, Extrakte und Parfumerie kommen meist aus Frankreich, während die Amerikaner in stets neu auftauchenden Patent-Medizinen oder geheimen Präparaten einen großen Absatz erzielen. Aus England direkt wird von Apothekerwaaren hier nichts importirt, was wohl darin seinen Grund haben mag, daß kein Englischer Droguist hier etablirt ist, und die mühsam ausgearbeiteten Marktberichte und Preiskourante der Deutschen und Englischen Droguisten führen auch zu keinen neuen Geschäftsverbindungen, die der Deutsche Produzent vielmehr in Hamburg suchen sollte, wohin von hier die Aufträge ertheilt werden. Die Französische und Deutsche Packung von Drogueriewaaren ist musterhaft, wogegen die Amerikanische viel zu wünschen übrig läßt, während auf der anderen Seite Klage darüber geführt wird, daß in den die Waaren begleitenden Zollpapieren (facturas consulares) die Europäer fortwährend Fehler begehen, die im Zollamt Strafen verursachen, während der Amerikanische Fabrikant oder Kommissionär die Papiere mit der größten Sorgfalt und genau nach Vorschrift aufzumachen pflegt.

e. Zollfreie Waaren, wie Telegraphendraht, Maschinen und Instrumente für landwirthschaftliche, industrielle und wissenschaftliche Zwecke, Bergbau und Hüttenwesen, dann Eisenbahnmaterial, Quecksilber 2c., werden aus den Vereinigten Staaten, England und Frankreich eingeführt, aus letzterem Lande namentlich gedruckte Bücher, sowie Material für den Schulunterricht und für wissenschaftliche Institute. Auch die Deutsche Eisenindustrie würde, was Maschinen anbetrifft, hier ohne Zweifel ein ergiebiges Feld finden, wenn der Deutsche Industrielle seine Waare hierher legen und durch einen Fachmann dem Publikum anbieten lassen könnte, wie es jetzt die Amerikaner thun, nachdem sie eingesehen, daß das Einsenden von Katalogen, Preislisten und Abbildungen und selbst die Bemühungen der Handelsreisenden behufs Anknüpfung von Verbindungen und Bestellungen zu keinem Resultat führen konnten. Der Konsument verlangt, die Waare hier zu sehen, um sich von ihrer Nützlichkeit zu überzeugen und um der Weitläufigkeiten überhoben zu sein, die für ihn mit einer Bestellung vom Auslande verbunden sein würden, wo er sich der Dazwischenkunft von Agenten in der Fremde und im eigenen Lande zu bedienen haben würde. Eine von Deutschland beschickte wohlgeleitete Agentur in Maschinen aller Art, die es sich zur Aufgabe machen wollte, ihre Waare dem Publikum vorzulegen, würde, wenn letztere sich wirklich durch ihre Güte und Wohlfeilheit empföhle und mit der Amerikanischen vortheilhaft konkurriren könnte, ohne Zweifel hier sehr gute Geschäfte machen können.

Landesindustrie. Von Artikeln, die mit der fremden Einfuhr konkurriren, liefert die hiesige Industrie baumwollene Drelle, Taschentücher, Ginghams, Strümpfe, Socken, Tischtücher, Bettdecken 2c., wollene Decken, ordinäre Teppiche, Blanktücher, Stickereien, künstliche Blumen, Spielwaaren, Möbel, Gold- und Silberarbeit, Metallarbeit, musikalische Instrumente, Chokolade, Cigarren, Papiercigarren, Spiel-

karten, Schuhwerk, Zucker, Briefcouverts, Papier, typographische und lithographische Arbeiten, Thonwaaren, und während Jalisco sich für seine Fabriken mit roher Baumwolle, Wolle, Fellen, Blei, Bleiglätte, rohem Tabak, Indigo ꝛc. von den benachbarten Staaten versorgt, betreibt es ebendahin einen einträglichen Handel mit seinen Manufakten und Rohprodukten, wie Roheisen aus Tula und Zapotlan, Mescal-Branntwein (aus der Maguey-Pflanze) von Tequila, Zuckerrohr-Branntwein von allen Haciendas, Seife von Zapotlan und Sayula, Kokosnußöl und Wachs von Tecolotlan und Vieh von Autlan. — In drei Conductas wurde nach Mexiko und Veracruz verschickt in Silberthalern ein deklarirter Werth von 1 182 385 Pesos 7 Cent., nach Colima, für die Eisenbahn-Kompagnien ..... 80 000 „ — „ von San Juan de los Lagos als Produkt des dortigen Jahrmarkts im Dezember 100 000 „ — „

zusammen..... 1 362 385 Pesos 7 Cent.

Außerdem verschickt man von den Grubenplätzen nach der Küste sogenanntes Schwefelsilber, welches zur Abscheidung nach Deutschland verschifft wird. Von Rohprodukten wurde sonst außer einigen Fellen und Fellabschnitten (splits) nichts nach dem Auslande verschifft. Die Goldproduktion ist unbedeutend und entzieht sich jeder Kontrole.

Die Silbergruben von Cuale, Talpa, San Sebastian, Bramador, Etzatlan, und Hostotipaquillo lieferten auch im Jahre 1881 ihr gewöhnliches Durchschnittsquantum an Rohsilber, welches in der hiesigen Münze zur Verprägung gelangte. Ein Deutscher Mineur im Bramador erstattet über den Gruben- und Hüttenbetrieb jener Plätze im Jahre 1881 folgenden Bericht: Die Erzförderung war, sowohl was die Quantität, als den Silbergehalt anbetrifft, günstiger als im Vorjahre und betrug im Ganzen 23911,78 Cargas mit einem durchschnittlichen Silbergehalt von 0,98½ Mark pro Carga (0,164 pCt.), also 23549,84 Mark Silber. Diese Erze werden nach hiesigem Gebrauche in folgende Klassen getheilt:

	Cargas.	Silbergehalt.	Durchschnitt = Mark Silber.
Exporterze.....	28,56	4—8	6,097 = 1,016 pCt. = 174,13
Geschwefelte Erze.....	11 446,83	0,64—2,51	1,363 = 0,225 „ = 15 605,45
Oxydische Erze:			
rebellische (Lixiviation)...	1 938,17	0,97—1,93	1,497 = 0,249 „ = 2 902,35
gutartige (Patio).....	10 498,22	0,38—0,84	0,463 = 0,075 „ = 4 867,91
Summe...	23 911,78 Cargas,		pro Carga 0,985 Mark = 23 549,84

Der Bruttowerth dieser Erze würde daher, die Mark Silber zu 8 Pesos 75 Cent. gerechnet, 206 061 Pesos 10 Cent. betragen, woraus sich der Nettowerth wie folgt berechnet:

	Pesos.	Cent.
Grubenunkosten, pro Carga 1 Peso 62 Cent.	38 664	26
Silberverluste beim Zugutemachen 12 bis 33 pCt., im Durchschnitt 22½ pCt. = 5 298 718 Mark = ...	46 363	71
Zugutemachungskosten nach dem Ergebniß des Jahres 1881, 1 Peso 24 Cent. bis 3 Pesos 40 Cent., im Durchschnitt 2 Pesos 43 Cent. pro Carga	58 105	54
	143 133	51

so daß also der Reingewinn der hiesigen Gruben für das Berichtjahr betragen wird 62 927 Pesos 59 Cent., was jedenfalls im Vergleich zum Vorjahre eine nicht unbedeutende Verbesserung ist. Die Gewinnungskosten der Erze pro Carga sind in Folge der hohen Generalunkosten (etwa 8000 Pesos) und der vielen im Berichtjahre zur Auffindung neuer Erze unternommenen todten Arbeiten (10 000 Pesos) bedeutend höher ausgefallen, als sie sonst betragen haben würden, da hier häufig für Förderung von Erzen, einschließlich aller direkten Kosten, außer Zimmerung, nur 18 bis 36 Centavos pro Carga im Akkord bezahlt werden. Im Nachfolgenden sind die Preise der hauptsächlichsten Verbrauchsmaterialien angegeben, welche von Interesse sein dürften:

Dynamit.....	pro Pfund	Spanisch	1 Peso	25	Cent.
Schwarzes Pulver .	„	„	— „	34	„
Eisen.....	„	„	— „	15	„
Gewöhnlicher Stahl	„	„	— „	25	„
Gußstahl für Bohrer	„	„	— „	44	„
Talglichte	„	„	— „	20	„
Holz für Zimmerung:					
Stempel pro Stück 7½′ lang × 9′ 7″			— „	50	„
Kappen.....			— „	31	„
Schwellen.....			— „	19	„
Kohle, für 25 Pfund			— „	22	„

Die Gruben beschäftigten im Jahre 1881 etwa 112 Arbeiter täglich.

Die Aussichten der Gruben für das Jahr 1882 sind wenig günstig, da jetzt so ziemlich alles in den leicht zugänglichen Ausgehenden des Ganges vorhanden gewesene Erz abgebaut ist und für kostspielige Tiefbaue keine genügenden Mittel vorhanden sind. Es haben daher von den existirenden sieben Gruben fünf ihren Betrieb so gut wie ganz eingestellt, so daß also nur noch zwei Gruben, Delicias und Santa Eduwigis, bearbeitet werden. Die erstere dieser beiden hat jedoch auch schon, als Anfang vom Ende, ihre noch in der Grube vorhandenen Erze an sogenannte Compromisantes freigegeben, welche für eigene Gefahr und Rechnung arbeiten und von allen gewonnenen Erzen den dritten Theil an die Grube abliefern müssen Die letztere, Santa Eduwigis, ist ebenfalls mit ihren Erzen oberhalb des alten Stollens so ziemlich am Ende, und ihre einzige Hoffnung beruht auf dem tieferen neuen Stollen, welcher zu Ende des Jahres 1880 314,10 Meter Länge hatte, so daß noch 283 Meter zur Erreichung des Ganges fehlten, und auf einem kürzlich angefangenen Tiefbauschacht, welcher ein noch tieferes Niveau als dasjenige des neuen Stollens aufschließen soll. Zur Bewältigung des Wassers war eine Dampfpumpe von 20 Pferdekraft (16 000 Gallons pro Stunde) bestellt.

Viele kleine neue Unternehmungen und die Auffindung verschiedener neuer Gänge übergehen wir hier, da dieselben noch keine besonderen Aussichten gewähren.

Haciendas. Dieselben haben in Folge von Vorräthen aus dem Vorjahre mehr Erz benefizirt, als die Gruben im Berichtjahre geliefert haben. Es wurden verarbeitet im

	Cargas.	Produkt. Mark.	Gesammtunkosten. Pesos.	pro Carga. Pesos.	Cts.
Patio: Oxydische Erze...	13 588	3 951	40 408	2	97
Schwefelerze	13 984	13 980	21 044	1	50
Lixiviation: Gemischte...	8 009	5 977	25 112	3	13
Summe...	35 581	23 908	86 564	2	43

Das mittelst Lixiviation (unterschwefligsaurer Kalk) gewonnene Silber erfolgte als Schwefelsilber und wurde als solches exportirt (nach Deutschland).

Der Quecksilberverbrauch war etwas größer als im Vorjahre und betrug 11½ Unzen auf 8 Unzen (1 Mark) Silber; der Preis des Quecksilbers war im Durchschnitt 65 Centavos für das Pfund.

Der Holzverbrauch zum Rösten der Erze stellte sich in den alten einherdigen Oefen auf 20 Tureas (72 Kubikfuß) neues eingeführtes Maß für 100 Cargas Erz und in den neuen dreiherdigen Oefen auf 12 Tureas für 100 Cargas Erz. Die Turea kostet loko Ofen 2 Pesos 12 Cent. Der Salzverbrauch betrug für das Patiobenefiz 8 pCt. für oxydische und 10 pCt. für geschwefelte Erze und für die Lixiviation 15 pCt. vom Gewichte des Erzes. Die Carga Salz wird hier mit 3 Pesos 25 Cent. bezahlt.

Der Schwefelverbrauch belief sich auf 2,6 Pfund für die Mark gewonnenes Silber. Das Pfund Schwefel hat hier einen Preis von 10 Centavos.

Die Haciendas beschäftigen etwa 100 Mann täglich.

Im Desmoronado wurden etwa 970 Mark Silber produzirt. Ueber Cuale können wir keine Angaben machen, es soll jedoch dort mehr Silber produzirt worden sein, als hier im Bramador.

Kursverhältnisse und Geldwesen. Der Kurs auf London begann mit 39⅛ Pence-Sterling für den hiesigen Peso in schlechter, abgeschliffener Münze, die noch theilweise aus der Kolonialzeit herstammt und 25 pCt. leichter wiegt als das neue geprägte Geld. Er stieg allmälig bis auf 41 Pence und schloß mit 40½ Pence. Neue Pesos, frisch aus der Münze, wurden mit 1 pCt. Prämie bezahlt. Eine Gesetzesvorlage der Bundesregierung behufs Abschaffung des Ausfuhrzolles auf Pesos erfreute sich des allgemeinen Beifalls, wurde aber schließlich in der Kammer verworfen. Die Klagen über die alte, schlechte Scheidemünze und den sogenannten Peso provisional (während des Unabhängigkeitskrieges gemünzt oder gegossen und nur noch in Guadalajara in Umlauf) waren allgemein, und da das Publikum trotz verordneter Zwangsmaßregeln sich mehr und mehr gegen die Annahme dieses schlechten Geldes sträubt, so hat sich die Bundesregierung endlich bewogen gefühlt, die allmälige Einziehung und Umschmelzung anzuordnen. Die hiesige Gefatura de Hacienda wechselt davon monatlich 2500 Pesos gegen neue Münze ein, zu welchem Zwecke ein jedes der größten Handelshäuser in Reihenfolge diesen Betrag monatlich einliefern kann. Spanische Pesetas, die vor einigen Jahren in Masse von Cuba eingeführt wurden und lange für 25 Centavos cirkulirten, gelten hier jetzt 20 Centavos, und die Gefatura de Hacienda, d. h. die Finanzverwaltung der Bundesregierung, nimmt sie auch nicht höher an. In den vergangenen 12 Monaten prägte die hiesige Münzstätte:

	Pesos.	Cent.
Silbermünzen: in 1-Pesostücken	1 300 214	—
in 25-Centavosstücken	9 773	50
„ 10- „	11 544	70
„ 5- „	7 810	40
Goldmünzen in 10-Pesosstücken (Hidalgos)	2 390	—
Kupfermünzen in 1-Centavostücken	9 947	85
im Ganzen...	1 341 680	45

Banken existiren bis jetzt in Guadalajara nicht, und die eine oder andere Note der Banken von Mexiko wird hier vorkommendenfalls noch mit einigem Mißtrauen aufgenommen, weil das Publikum an Papiergeld noch nicht gewöhnt ist. Eine Gesellschaft hiesiger Kaufleute hat indeß vor Kurzem der Staatsregierung ein Projekt zur Etablirung einer Diskonto- und Zettelbank mit einem nominellen Kapital von 1 Million Pesos in Münze (wovon jedoch einstweilen nur ein Zehntel baar eingezahlt werden soll) und Emission eines dreifachen Betrages Banknoten zur Annahme unterbreitet. Geld war im Allgemeinen reichlich im Markte und bei guter Sicherheit zu 6 pCt. für das Jahr nicht immer unterzubringen.

Zur Förderung der landwirthschaftlichen Interessen in Jalisco bildete sich im vorigen Jahre auch hier eine Ackerbaugesellschaft. Das Wetter war für die Landwirthschaft im Jahre 1881 ganz besonders günstig, und wenn auch zu Anfang des Februar ein ungewöhnlich starker Frost eintrat, so gediehen die Saaten doch vollkommen und die Maisernte war eine überaus reichliche; die Fanega kostete durchschnittlich 9 Reales, während in 1880 der Preis der doppelte war. Dagegen machte der reichliche Regen die Wege völlig grundlos und den Verkehr äußerst beschwerlich, ja Waaren, z. B. von hier nach Durango, Lagos ꝛc. oder umgekehrt bestimmt, mußten Wochen und Monate lang unverladen liegen bleiben, und Fuhrleute, die in der trockenen Jahreszeit von Mexiko hierher 18 Tage gebrauchten, waren bis 80 Tage unterwegs bei einem Frachtansatz von 2 bis 2½ Pesos pro Arroba, das Dreifache der Fracht in der trockenen Zeit. Im Oktober wütheten furchtbare Stürme an der Westküste, die, begleitet von Wolkenbrüchen, verschiedene Ortschaften fast ganz zu Grunde richteten.

Die öffentliche Sicherheit ließ Manches zu wünschen übrig, und die hiesigen Tagesblätter waren voll von fast täglich vorkommenden Ermordungen, Einbrüchen und Diebstählen in der Stadt selbst.

Der Gesundheitszustand war ein befriedigender.

Von fremder Einwanderung wurde hier im Staate, trotz der vielen Dampfschifffahrtslinien, die jetzt an beiden Küsten im Gange sind, so viel wie nichts verspürt. Die hier ansässige Deutsche Kolonie zählt, ohne die Nachkommenschaft zu rechnen, 35 Individuen.

Die Pferdeeisenbahn nach San Pedro mit Schienen aus England und eleganten Amerikanischen Waggons wurde im Juni dem Verkehr übergeben und die primitve Stadtbahn restaurirt, die Linien erweitert. An Telegraphenlinien besitzt die Compañia del Telégrafo de Jalisco 255 Leguas mit 23 Stationen und die Republik im Ganzen 17 000 Kilometer. Auch hat die Bundesregierung im Berichtjahre die Herstellung eigener Linien nach Manzanillo und San Blas angeordnet und zum größten Theil fertig.

IX.] **Port de Paix.**

Jahresbericht für 1881.

Die Jahresberichte aus den Haytianischen Häfen für 1881 im August- und Septemberheft (S. 396 und 461) vervollständigend, geben wir die seitdem eingelangten Mittheilungen aus Port de Paix über jenen Zeitraum hier wieder:

Der hiesige Handel hat wohl kaum ein traurigeres Resultat als im Jahre 1881 aufzuweisen gehabt, und namentlich trat in der letzten Hälfte des Jahres eine allgemeine Stockung der Geschäfte ein, die zum größeren Theile der außergewöhnlich kleinen Kaffee-Ernte und der gleichzeitigen Entwerthung des Artikels zuzuschreiben ist, andererseits der Blattern-Epidemie, welche seit etwa Anfang September stark in den hiesigen Distrikten grassirte.

Der Anbau von Kaffee, welches Produkt den Hauptausfuhrartikel unserer Insel bildet, wird von den Landleuten in Folge der

fortdauernden Entwerthung sehr vernachlässigt, und es belief sich seine Gesammtausfuhr auf nur etwa 6000 Säcke, gegen 10 000 Säcke im Vorjahre, und die Verschiffungen vertheilten sich auf

Havre..... mit 3000 Säcken und
Hamburg..... „ 3000 „

Die Qualität war im Allgemeinen befriedigend, und die Preise wechselten zwischen 5 und 6½ Pesos für 100 Pfund.

Die Produktion von Blauholz dagegen hat, wie es in früheren Berichten vorausgesetzt wurde, ungemein große Ausdehnung angenommen. Seine Ausfuhr ist innerhalb zweier Jahre von 12 Millionen auf über 20 Millionen Pfund gestiegen und wird allem Anscheine nach schon im nächsten Jahre auf mindestens 25 Millionen Pfund wachsen. Die Qualität des hiesigen Holzes ist entschieden den besten Sorten unserer Insel gleichzustellen und erzielt in den Vereinigten Staaten von Amerika den höchsten Preis, wogegen auf den Europäischen Märkten die Sendungen von Fort Liberté, Kap Hayti und Gonaives bevorzugt werden. Diese Marktverhältnisse haben die fast ausschließliche Ausfuhr des hiesigen Produkts nach den Vereinigten Staaten zur Folge. Der Preis des Artikels schwankte zwischen 4½ und 6 Pesos für 1000 Pfund.

Die übrigen Erzeugnisse, als Wachs, Kakao und Honig, kommen selten und nur in höchst geringfügigen Quantitäten an den Markt und bedürfen keiner näheren Erwähnung.

Der Gesammtwerth der Ausfuhr betrug rund 203 000 Pesos, nämlich 133 000 Pesos an Blauholz und 70 000 Pesos an Kaffee.

Was die Einfuhr betrifft, deren Werth sich auf etwa 126 000 Pesos belief, so bildeten auch im Berichtjahre Provisionen von den Vereinigten Staaten deren Hauptartikel, einen Fakturawerth von etwa 70 000 Pesos repräsentirend. In zweiter Linie folgten Englische Manufakturwaaren mit etwa 40 000 Pesos, dann Deutsche Erzeugnisse im Werthe von etwa 12 000 Pesos und schließlich Französische Artikel mit etwa 4000 Pesos.

Der Import Deutscher Waaren hat eine erfreuliche Ausdehnung erfahren, und bei dem nicht zu verkennenden Steigen der Leistungsfähigkeit der Deutschen Industrie werden deren Fabrikate, deren schon jetzt viele vortheilhaft mit den Erzeugnissen anderer Länder zu konkurriren vermögen, sich weiteren Eingang verschaffen.

Wie aus der nachfolgenden Uebersicht hervorgeht, ist, was die Nationalität der diesen Hafen besuchenden Schiffe anbelangt, die Amerikanische Flagge sowohl in Anzahl als Tonnengehalt am stärksten vertreten gewesen.

Schiffsverkehr. (Nur Segelschiffe.)

Nationalität:	Ein- und ausgegangen: Schiffe.	Tonnen.
Deutsches	1	318
Britische	6	1350
der Vereinigten Staaten von Amerika	14	4800
Dänische	2	572
Norwegisches	1	255
Zusammen	24	7295

In den Zöllen und Hafenabgaben hat sich nichts verändert.

IX.]

Coban (Guatemala.)

Jahresbericht für 1881.[1])

Den Hafen Livingston liefen 28 Dampfschiffe mit einem Gesammtgehalte von 18 203 Tonnen an, hiervon 16 unter Amerikanischer und 12 unter Englischer Flagge. Diese genügten zwar vollständig, um die Ein- und Ausfuhr in rascherer Weise, als dies in früheren Jahren möglich war, zu vermitteln, doch erwies sich mit der Zeit, daß die London Line Dampfer, durch Nicht-Innehalten des versprochenen, regelmäßigen Fahrplanes und häufige Seebeschädigung der ihnen anvertrauten Produkte, das ihnen entgegengebrachte Vertrauen wenig rechtfertigten. Die Jex-Linie von New-York hatte das Unglück, den neugebauten Dampfer „Pallas" gleich auf der ersten Reise an der Küste von Nicaragua durch Schiffbruch zu verlieren, wodurch allerdings der hiesige Handel, da der für denselben bestimmte Theil der Ladung völlig versichert war, keinen direkten Verlust erlitt, aber auf die Wahl zwischen den bestehenden Linien angewiesen blieb. Unter diesen entspann sich rasch eine lebhafte Konkurrenz, die sich gegen Ende des Jahres ziemlich zu Gunsten der New-Orleans-Linie entschied, welche durch pünktliche Ankunft, gute Korrespondenzlinien von New-Orleans ab, billigere Frachtsätze und bessere Lieferung der Produkte namhafte Vortheile zu bieten bestrebt war. Außer dem „Wanderer" stellte diese Gesellschaft den Dampfer „City of Dallas" von 914 Tonnen in Dienst, und werden diese beiden vom Februar 1882 ab, nachdem ein neuer Kontrakt mit der Königl. Großbritannischen (resp. Kolonie Honduras) Regierung für vierzehntägigen Postdienst abgeschlossen, abwechselnd jeden zweiten Mittwoch Livingston anlaufen. Es ist wahrscheinlich, daß die London-Linie dann ganz aus dem Felde geschlagen werden wird. Die New-Yorker Unternehmer bauen wohl einen neuen Dampfer als Ersatz für die „Pallas", die New-Orleans-Schiffe werden jedoch praktisch ein Monopol für Livingston innehaben und es einer weiteren Konkurrenz, etwa einer Deutschen Dampferlinie, unmöglich machen, mit Vortheil überhaupt nach den Atlantischen Häfen von Guatemala und Honduras zu arbeiten.

Der Verkehr von Segelschiffen in Yzabel hat abgenommen; nur 18 solche, von Belize kommend, mit einem Gehalte von zusammen 733 Tonnen besuchten diesen Hafen. Dieselben brachten vorzugsweise Salzladung mit und konnten nur ausnahmsweise spärliche Rückfracht erhalten, so daß für die Zukunft eine noch größere Reduktion der Zahl ankommender Segelschiffe bevorsteht.

Von großem Interesse sind die Verhältnisse der Binnenschifffahrt zwischen Livingston und Panzos gewesen, welche fast das ganze Jahr hindurch in bedauerlicher Weise zu Ungunsten des Handels gehandhabt wurden. Anlaß hierzu gab der während der Monate Februar bis Juni außergewöhnlich niedrige Wasserstand im Polochic, zunächst und hauptsächlich aber die Unzulänglichkeit der vorhandenen Flußboote. Die Maschine des kleinen Dampfers „Atrevido" war gänzlich vernachlässigt und fehlerhaft, das Personal der Besatzung unwissend und unfähig, so daß auf seine Leistungen nicht zu rechnen war; die Balandras für sich allein hätten mindestens ein volles Jahr gebraucht, um die wirklich bedeutend größere Kaffee-Ernte nach Livingston überzuführen, die Aussichten auf Lieferung des Produktes in gutem Zustande an Bord der Seedampfer waren daher von vorn herein zweifelhaft. Die Ueberführung nach Panzos vollzog sich von hier aus rasch und ununterbrochen, die Fracht häufte sich in den gänzlich

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881. II. S. 429.

unzureichenden Lagerhäusern derart, daß es nothwendig wurde, die zuerst angekommene liegen zu lassen und die letzte zu verladen, da man sonst nicht gewußt hätte, wo sie unterbringen. Erst im April gab einer der Konsignatare in Panzos dem Drängen hiesiger Häuser nach und miethete einen der Londonlinie gehörigen kleinen Schleppdampfer, „Experiment", der jedoch bei einem Tiefgange von 3 Englischen Fuß und dem niedrigen Wasserstande nicht bis Panzos selbst, sondern nur bis zur Barre des Cajabon-Flusses, etwa 10 Englische Meilen unterhalb Panzos, laufen konnte. Nach dieser Barre, die als einzige Bequemlichkeit eine Sandbank bietet, mußte nun aller Kaffee in offenen, flachen Booten gebracht werden, um in die Balandras eingeladen, zuweilen auch auf dem Sande aufgestapelt zu werden, bis der Dampfer mit den leeren Balandras zu seiner Aufnahme zurückkehrte. Hierbei kam es leider nur zu oft vor, daß größere Partien Tage und Nächte lang dem Einflusse der Sonne und des Thaues ausgesetzt blieben, mit entsprechender Einbuße an Qualität und Werth. Schließlich mußten die Kaufleute noch froh sein, wenn es ihnen überhaupt gelang, ihr Produkt von Panzos wegzubringen, was keineswegs Allen glückte, denn im Dezember waren noch einzelne Lagerhäuser überfüllt. Von Anfang des Jahres an hatte der hiesige Handel die Nothwendigkeit eines kräftigen und zweckentsprechenden Dampfers für den Verkehr auf dem Polochic begriffen und hätte gern das zu dem Zwecke erforderliche Kapital gezeichnet, doch mangelte es an einer verständnißvollen Vertrauensperson, welcher man die Sache hätte übergeben können. Zu Anfang März erschienen die Herren Anderson und Owen, zwei Amerikaner, denen langjährige Erfahrung in der Navigation seichter und gewundener Flüsse in Kalifornien zur Seite stand, mit Vorschlägen zur Errichtung einer guten, sicheren und raschen Verbindung zwischen Panzos und Livingston, zugleich Speditions- und Lagerhäusern an beiden Punkten. Da Seitens der hiesigen Kaufmannschaft hauptsächlich Deutsche Interessen betheiligt waren, die gemachten Vorschläge in jeder Beziehung annehmbar und vortheilhaft schienen, nahm des Vize-Konsulat regen Antheil am Zustandekommen des Unternehmens, und gelang es, sämmtliche sich bietende Schwierigkeiten zu überwinden, so daß ein Kontrakt, auf 6 Jahre lautend, zwischen den Herren Anderson und Owen und den hiesigen Kaufleuten und Pflanzern gezeichnet wurde, welcher die Möglichkeit gewährt, vom 1. Januar 1882 ab hiesige Produkte ohne Aufenthalt in Panzos und von da ab unter direkten Konossementen nach Europäischen oder Nordamerikanischen Häfen zu verschiffen, dies bei Frachtsätzen, welche bedeutend günstiger als früher übliche lauten. Anfangs Dezember traf denn auch der neue Dampfer „La Esperanza", gebaut in Chicago und unter Amerikanischer Flagge fahrend, ein und machte seine Probefahrt nach Panzos mit voller Ladung, ebenso stromabwärts mit 759 Säcken Kaffee an Bord, mit der größten Leichtigkeit in wenigen Stunden. Neue, geräumige und trockene Lagerhäuser sind sowohl in Panzos als in Livingston in Angriff genommen, und läßt sich erwarten, daß im nächsten Jahre die Binnen-Schifffahrt befriedigendere Resultate aufweisen wird.

Weit besser, als im Vorjahre, verlief der Landtransport; der Fahrweg nach Panzos war während der ersten Hälfte des Jahres ununterbrochen im besten Zustande, Ochsen- und Maulthierkarren brachten in dieser Zeit das Gros der Produktion nach dem Hafen. Späterhin wurde der Weg durch die schweren Regen schadhaft, zuweilen sogar unpassirbar, doch wurden die Reparaturen stets mit lobenswerthem Eifer ausgeführt, so daß nicht nur keine ernstlichen Störungen des Tranportes stattfanden, sondern der Weg zu Ende des Jahres in völlig gutem Stande war. Statt der Furth durch den Boca Nueva-Fluß ist eine Brücke in Aussicht genommen, ja bereits begonnen; ihre Vollendung wird eine bedeutende Verbesserung ergeben.

Die geschäftliche Lage ist mehr oder weniger veränderlich, meist aber eine gedrückte gewesen, mehr infolge des allgemein flauen Geschäftsganges im ganzen Lande, als aus Anlaß des Weichens der Preise im Europäischen Kaffee-Markte. Die eintreffenden Berichte beeinflußten allerdings zu Anfang des Jahres die Spekulation, aber das Ausbleiben auswärtiger Käufer, besonders solcher von der Hauptstadt Guatemala, bewirkte vorzugsweise einen Mangel an baarem Gelde, der sich sehr empfindlich fühlbar machte und besonders die kleineren Produzenten zwang, zu ungemein billigen Preisen am Platze loszuschlagen, was denn nicht verfehlte, einen bedeutenden Ausfall im Umsatze der Geschäfte nach sich zu ziehen. Erst nachdem Verkaufs-Rechnungen von Europa eintrafen, und man sich überzeugte, daß das hiesige Produkt, besonders im Londoner Markte, sich lebhafter Nachfrage und entsprechend hoher Preise erfreute (Coban-Kaffees guter Qualität wurden in London bis zu 106 Schilling der Englische Centner, in Hamburg bis 87 Pfennig und in New-York bis 15 Cents das Pfund verkauft, während die Durchschnittspreise sich erheblich höher stellen, als für ähnliches Produkt von der Pazifischen Küste), belebte sich das Geschäft einigermaßen, sein Gang blieb jedoch bis Ende des Jahres vom Geldmangel beeinflußt.

Die Einfuhr während 1881 bestand aus:

5 739 Kolli diverser Waaren
2 202 Fässern Mehl, zusammen 290 000 Pfund,
13 790 Säcken Salz,

im Gesammtwerthe von 267 800 Dollars. England war daran mit nur 67 pCt. betheiligt, während auf die Vereinigten Staaten 27 pCt. entfielen, eine Aenderung des früheren Verhältnisses, welche im direkten Zusammenhange mit den größeren Facilitäten der Schifffahrt von und nach den Nordamerikanischen Freistaaten zusammenhängt. Das Deutsche Reich war vertreten mit 277 Kolli im Werthe von 42 922 Mark, also mit etwa 4 pCt. der Gesammteinfuhr; es ergiebt sich hieraus eine relativ bedeutende Zunahme des direkten Verkehrs zwischen diesem Amtsbezirke und Deutschland. Die früher nur probeweise bezogenen Deutschen Fabrikate faßten festeren Fuß und kamen in ausgedehnterem Maßstabe, als Ersatz für Englische, zur Verwendung; auch neuere Versuche, z. B. mit Deutschen Geweben und Garnen, allerdings vorläufig nur im Kleinen gemacht, sind nicht ungünstig ausgefallen.

Ausgeführt aus dem Amtsbezirke wurden:

15 107 Säcke Kaffee mit 1 702 150 Pfund,
507 Ballen Sassaparilla mit 63 870 Pfund,
66 Ballen Gummi mit 5758 Pfund,
1 884 Ochsenhäute,

außerdem kleinere Posten Cochenille, Indigo, Rehfelle, Vogelbälge, Pflanzen, geprägtes Silber und lebendes Vieh, alles zusammen im Werthe von 225 000 Dollars, wofür Ausfuhrzoll entrichtet wurde 17 430 Dollars. Die Ausfuhr vertheilte sich wie folgt: England 55 pCt., Vereinigte Staaten 25 pCt., Frankreich 11 pCt., Deutschland (1 032 Säcke Kaffee mit 117 321 Pfund) 6 pCt.; die übrigen 3 pCt. vertheilten sich auf Spanien, Belize und Freistaat Honduras.

Eine Sonderstellung sowohl für Ein- als Ausfuhr nahm Livingston ein; erstere beschränkte sich auf Lebensmittel, welche mit einem Zolle von 0,50 Dollars für den Spanischen Centner belastet waren, und gesägtes Holz von den Vereinigten Staaten. Die Ausfuhr bestand aus 104 516 Fuß Mahagoni, im Werthe von etwa 6000 Dollars, und Früchten; von letzteren wurden 71 110 Kokosnüsse, 10 044 Bananen, 5 824 Ananas am Platze an die New-Orleans-

Dampfer für 6665 Dollars verkauft. Das Ergebniß der in Livingston und unmittelbarer Umgegend in ausgedehntem Maßstabe angelegten Pflanzungen von Bananen ist ein bedauerlich geringes, und steht dieser Produktion auch keine bessere Zukunft bevor, da die Nachfrage nicht im Verhältnisse zu ihr zunimmt. Zuverlässigen Angaben zufolge enthalten die Bananen-Pflanzungen bereits 250 000 Pflanzen, mit einer Ertragsfähigkeit von einer Frucht per Pflanze im Jahre. Es sind Pflanzungen vorhanden, welche für jeden Dampfer 1000 Früchte liefern könnten, jeder Dampfer nimmt jedoch im Ganzen höchstens 1000 Früchte mit, und zwar in der Art, daß jedem Produzenten im Voraus vom Agenten der Dampfer die Vergünstigung ertheilt wird, etwa 10 pCt. seines Ertrages verschiffen zu dürfen. Daß die Dampfer, welche die einzige Absatzquelle bieten, nicht einmal diese kleine Proportion kaufen, beweist die Ausfuhrziffer. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß schon manche der durch die glänzenden Schilderungen der Zeitungen der Hauptstadt angelockten Unternehmer ihre Anlagen verlassen und das hineingesteckte Kapital verloren gegeben haben, während andere sich gezwungen sehen, andere Kulturen, Kakao oder Liberia-Kaffee, zu beginnen.

Die Aussichten für das Jahr 1882 sind im Ganzen genommen nicht ungünstig, die Kaffee-Ernte verspricht eine recht gute zu werden, und steht zu erwarten, daß bei der anerkannt werthvollen Qualität und den nunmehr geregelten Transportverhältnissen das Zutrauen auswärtiger Spekulanten Leben in die Geschäfte bringen wird.

XII.]

Honolulu.

Jahresbericht für 1881.[1])

Der direkte Verkehr des Deutschen Reiches mit den Hawaiischen Inseln zeigt im Jahre 1881 eine bemerkenswerthe Zunahme gegen das vorhergegangene Jahr. Es kamen 3 Schiffe von Bremen hierher, 2 unter Deutscher und 1 unter Hawaiischer Flagge fahrend, deren Ladungen im Verschiffungshafen 172 209 Dollars 75 Cents Werth hatten.

Die Ladungen der beiden Deutschen Fahrzeuge bestanden aus Stückgütern und Manufakturwaaren Deutschen, Englischen und Französischen Ursprungs; die Hawaiische Bark brachte 128 Auswanderer aus Norddeutschland und hatte als Ballast 500 Tons Westfälische Kohle geladen. Der Werth der Deutschen Waaren in den beiden obengenannten Ladungen läßt sich wegen mangelhafter Statistik nicht bestimmen.

Außerdem sind Deutsche Produkte über England und Amerika hierher gebracht werden, und es beträgt der Werth aller in 1881 hier eingeführten Waaren Deutschen Ursprungs laut Zollamtsstatistik 125 445 Dollars 13 Cents.

Exporte von hier direkt nach Deutschland sind nicht zu verzeichnen. Mehrere kleine Partien Schafwolle, Walfischbarten und Hörner, welche in transito über Amerika nach Deutschland verschifft worden sind, können dem Werthe nach nicht festgestellt werden, da das Zollamt solche Sendungen als nach Amerika exportirt verzeichnet.

Der Handelsverkehr der Hawaiischen Inseln muß unbedingt als im Fortschreiten begriffen bezeichnet werden. Die Zuckerernte war wiederum nahezu um 50 pCt. größer als in 1880, und die den Verkehr im Allgemeinen betreffenden Zahlen würden sich noch günstiger gestaltet haben, hätte nicht die von Februar bis August andauernde Blattern-Epidemie Einschränkungen nothwendig gemacht, welche nicht verfehlen konnten, einen zeitweilig nachtheiligen Einfluß auf Handel und Verkehr auszuüben.

Der Gesammt-Export in 1881 betrug an Werth 6 855 436 Dollars 56 Cents, gegen in 1880 4 968 444 Dollars 87 Cents. Der Gesammt-Import in 1881 hatte den Werth von 4 547 978 Dollars 64 Cents, gegen in 1880 3 673 268 Dollars 41 Cents.

Die Hauptausfuhrartikel figuriren in der Statistik wie folgt:

	in 1881	in 1880.
Zucker	93 789 483 Pfund	63 584 871 Pfund,
Reis.....	7 785 070 „	6 469 840 „
Häute.....	21 972 Stück	22 915 Stück,
Wolle.....	528 489 Pfund	381 316 Pfund.

An eine Ausfuhr der beiden Haupt-Stapelartikel Zucker und Reis nach Deutschland ist nicht zu denken, so lange der für die Hawaiischen Inseln so günstige Handelsvertrag mit den Vereinigten Staaten besteht. San Francisco ist ohnehin der nächstgelegene und natürliche Verkaufsmarkt für die hiesigen Bodenerzeugnisse. Seitdem aber der am 14. August 1876 auf 7 Jahre abgeschlossene Gegenseitigkeitsvertrag zwischen den Vereinigten Staaten und den Hawaiischen Inseln die beiderseitigen Eingangszölle fast ganz aufgehoben und Zucker sowie Reis völlig von Zoll befreit hat, wendet sich die ganze Ausfuhr dieser Artikel nach den Vereinigten Staaten.

Der Export der Inseln nach Deutschland ist graduell kleiner geworden. In früheren Jahren bot sich durch Heimbringen des Segens vom Walfischfange alljährlich mehrmals direkte Schiffsgelegenheit nach Deutschland, seitdem aber die Walfischfänger nicht mehr ihren Fang in Honolulu landen, sondern mit demselben nach San Francisco versegeln, haben die direkten Verschiffungen nach Deutschland fast ganz aufgehört. Die hier herauskommenden Schiffe finden dagegen für die ehemalige Heimfahrt einen guten Ersatz, indem sich ihnen mit seltenen Ausnahmen reichliche Fracht nach San Francisco bietet, von wo aus sie alsdann meist mit Weizenladung nach Europa zurückkehren.

Unter den Importen ist namentlich von Spirituosen, Wein und Bier eine bedeutende Zunahme zu constatiren. Im Jahre 1881 betrug die Importation an Werth 223 475 Dollars 71 Cents,

gegen 128 019 „ 42 „
in 1880 und 124 953 „ 59 „ in 1879.

Der Markt ist denn auch in Folge dessen stark überfüllt, und große Quantitäten lagern in den zollfreien Niederlagen ohne Aussicht auf baldigen Absatz.

258 Kauffahrteischiffe mit einem Gehalt von 159 341 Tonnen (darunter 10 Deutsche Schiffe von 7709 Tonnen) kamen in 1881 in den Häfen der Hawaiischen Inseln an, gegen 239 Schiffe mit einem Gehalt von 141 916 Tonnen in 1880. Deutsche Schiffe gingen im Jahre 1881 10 von zusammen 7563,49 Tonnen ein und aus, sämmtlich mit Ladung, und zwar 6 Segelschiffe von 3599,26 Tonnen und 4 Dampfschiffe von 3964,23 Tonnen. 6 solche (3 Segelschiffe und 3 Dampfschiffe) liefen in Ballast aus.

9 Kriegsschiffe waren im Laufe des Jahres 1881 hier; nämlich 3 Amerikanische, — 3 Russische, — 2 Britische und 1 Französisches. Die Deutsche Kriegsflagge ist während des Jahres hier nicht gezeigt worden.

Am 18. Juni kamen mit der Deutschen Bark „Ceder" von Bremen 128 Deutsche Einwanderer (34 Männer, 24 Frauen 70 Kinder)

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 184.

wohlbehalten hier an. Dieselben stammten aus der Umgegend von Nienburg a. d. Weser (Provinz Hannover) und leben nunmehr auf der Zuckerplantage Lihue, Insel Kauai. Die Haupteinwanderung hierher im Jahre 1881 ging von China aus, woher 3691 Emigranten, unter denen nur 55 Frauen, direkt nach Honolulu, und zwar meist in Deutschen Schiffen, gebracht wurden.

VII.]

Christiania.

Schifffahrt, Holzhandel, Fischerei, Landwirthschaft, Ein- und Ausfuhr Norwegens und Verkehrsbewegung von Christiania im Besonderen während des Jahres 1881.[1])

Auch im vergangenen Jahre hat Norwegen in kommerzieller Beziehung noch an den Nachwehen seiner früheren ökonomischen Zustände gelitten, an den üblen Folgen einer Verschleuderung oder zum wenigsten einer unwirthschaftlichen und unzweckmäßigen Verwendung der Erträge seines Nationalvermögens. Gleichzeitig mit dem (bekanntermaßen in der ersten Hälfte des vorigen Jahrzehnds) seitens kleiner Kapitalisten erfolgten übermäßigen Ankauf von Segelschiffsparten und der darauf eintretenden Ueberproduktion hatte eine ähnliche grelle Täuschung über die Zukunft sich auch der Norwegischen Importgeschäfte, sowie der Käufer bemächtigt und nicht allein die Einfuhr, sondern auch den Absatz ausländischer Erzeugnisse in einem für das Land nachtheiligen Maße vermehrt. Durch diese Neigung des Handelsstandes zur Ueberschätzung der Verbrauchsfähigkeit, sowie andererseits der Bevölkerung zum Ueberkonsum war demnächst eine Zahlungsunfähigkeit erzeugt worden, deren epidemischer Charakter erst in neuester Zeit einer nüchternen und die schlimmen Erfahrungen sich zu Nutze machenden Sparsamkeit allmälig zu weichen begonnen hat. Lediglich in diesem Sinne, also weil das vergangene Jahr für ein nur scheinbares Wiederaufblühen der merkantilen Verhältnisse vielleicht der am wenigsten günstige Zeitraum des verflossenen Triennium gewesen ist, läßt sich behaupten, daß dasselbe in ökonomischer Hinsicht einen Schritt zum Besseren aufzuweisen vermag, und die ausländischen Handelsfirmen dürfen deshalb auch heute noch, wenn auf ihren Kredit reflektirt wird oder wenn hiesige Agentur- und Kommissionsgeschäfte als Mittelspersonen auftreten, unbekannten Norwegischen Häusern gegenüber nur mit der größten Vorsicht zu Werke gehen.

In Bezug auf das Seetransportgeschäft reiht sich das Jahr 1881 an die beiden Vorjahre an, und wenn man die Südnorwegische Holzausfuhr, sowie die Kornfahrten von den Küsten des Stillen Oceans ausnimmt, so hat die große Seglerflotte des Königreichs, insbesondere für die aus den transatlantischen Plätzen erfolgenden Baumwoll-, Getreide- und Petroleumsendungen, für welche die Dampfschifffahrt die Segelschifffahrt völlig verdrängen zu wollen scheint, durchschnittlich nur mit schlechten Frachten gearbeitet. Im Ganzen genommen erreichte die Nettoeinnahme der Norwegischen Schifffahrt auch 1881 nicht den Ertrag eines Mitteljahres, und die einzige mit Bezug auf diesen andauernd niedrigen Frachtenstand anzuführende wichtige Veränderung ist der Umstand, daß die Norwegischen Rhedereien die früher von ihnen im Allgemeinen bestrittenen Vorzüge der Dampfschifffahrt nunmehr ausdrücklich zugestanden haben. Vor allem ist Stavanger, in noch höherem Grade aber Bergen, welcher letztere Platz überhaupt die meisten Dampfschiffe des Landes besitzt, 1881 mit großer Energie vorgegangen, und die diesbezüglichen Bestellungen an die mechanischen Werkstätten des Inlands haben sich bereits dergestalt angehäuft, daß jetzt Dampfer von größerem Werthe für Rechnung Norwegens im Auslande, und zwar theils in Gothenburg und Malmö, theils in Rostock und Flensburg, theils in England gebaut werden, doch haben auch auf anderen Plätzen namentlich in Christiania, bedeutende Kapitalzeichnungen behufs Anschaffung von Dampfschiffen für größere Fahrten stattgefunden. Im verflossenen Jahre wurden

	Segelschiffe		Dampfschiffe	
	von zusammen			
in Norwegen gebaut	18 332	Reg.-Tonn.	2216	Reg.-Tonn.,
im Auslande gekauft	24 111	„ „	5871	„ „
also erworben in Summa	42 443	Reg.-Tonn.	8087	Reg.-Tonn.

Die Handelsflotte hatte im Ganzen

einen Bruttozugang von 50 530 Reg.-Tonnen,
einen Bruttoabgang von 62 150 „ „

also einen Nettoabgang von 11 620 Reg.-Tonnen. In den drei letzten Jahren haben

alle Norwegischen Segelschiffe um 33 400 Reg.-Tonnen ab-
„ „ Dampfschiffe „ 13 700 „ „ zu-

die Schiffe zusammen um 19 700 Reg.-Tonnen

abgenommen, und die gesammte Handelsmarine ist mit ihrem Tonnengehalt, zufolge des bedeutenden Anwachsens der Deutschen Dampfschifffahrt, in dem nämlichen Zeitraum von der dritten in die vierte Stelle zurückgedrängt worden. Die Norwegische Flotte bezifferte sich

a. wenn man die wirkliche Transportfähigkeit zu Grunde legt, also eine Dampfertonne gleich drei Seglertonnen rechnet, am Schluß des Jahres 1878 auf 1 630 000 Reg.-Tonnen,
1879 „ 1 620 200 „ „
1880 „ 1 634 700 „ „
1881 „ 1 637 800 „ „

b. nach der einfachen Tonnenzahl berechnet, am Schluß des Jahres 1881 auf 1 507 000 Reg.-Tonnen
gegen 1 526 700 „ „ am Schluß des Jahres 1878;
und zwar entfallen 1881 auf Segelschiffe.. 1 441 600 Reg.-Tonnen,
auf Dampfschiffe 65 400 „ „

Als bezeichnend für die Lage der Schifffahrt und die früher begangenen Fehler ist noch der Umstand hervorzuheben, daß im Lande fertig gebaut bezw. daselbst angefangen worden sind 1881: Segelschiffe und eine Anzahl Dampfschiffe mit einem Tonnengehalt von zusammen 38 000, dagegen 1873 bis 1875 fast ausschließlich Segelschiffe, im Durchschnitt von zusammen 121 000 Reg.-Tonnen jährlich.

Dem Holzhandel mit Großbritannien ist wegen Ueberfüllung des Britischen Marktes bloß die zweite Hälfte des verflossenen Jahres günstig gewesen, so daß der Gesammtertrag dieses Geschäftszweiges nur demjenigen eines Mitteljahres gleichsteht. Für das richtige Verständniß dieses Ausdrucks ist die nachstehende Uebersicht der im Laufe der letzten zehn Jahre in England notirten Preise von großer Wichtigkeit, da auf den Umsatz dieses Hauptmarktes durchschnittlich mehr als ⅔ des Norwegischen Exports von gehobelten und fast ⅔ der

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 290.

entsprechenden Ausfuhr von geschnittenen Waaren zu entfallen pflegen. Man zahlte nämlich für das Petersburger Standard

	Neujahr 1874	Juli 1879	Januar 1880	Juli 1881
für Norwegische Battens	Pfund Sterling.			
Sekunda ...	10,5	4,10 bis 5	7,5 bis 7,10	6,10 bis 6,15
Tertia	9,10	3,15 „ 4,5	6,10 „ 7	5,15 „ 6
				5 „ 5,5
Dielen von Fichtenholz				
Prima	12	8	9,10	8,10 „ 8,15
Sekunda ...	11	6 bis 6,10	8,5 bis 8,10	7 „ 7,5
Dielen von Tannenholz				
Prima	11,10	6,5 „ 6,15	7,15 „ 8	6,15 „ 7
Sekunda ...	11	5,15 „ 6,5	7,5 „ 7,15	6,5 „ 6,10

Die Jahre 1873 und 1874 waren für den Holzhandel hierzulande eine Zeit abnormer Spekulationen und krankhafter Zustände, an deren Stelle zwar geschäftlich dauerhaftere Verhältnisse und begründetere Preisschwankungen getreten sind, welche jedoch durch den Eintritt einer abermaligen Ueberproduktion unzweifelhaft seinen Zuständen weichen würden, was die damaligen schlimmen Folgen hervorrufen würde. Vermeiden können die Wiederkehr dieses Uebels nur erhöhte Besonnenheit und geschäftliche Selbstbeherrschung, namentlich weil die Erzeugung der ihrem Werthe nach als Hauptartikel des Holzhandels zu bezeichnenden gehobelten Waaren hier in Norwegen in quantitativer Hinsicht, also ohne Rücksicht auf die oben angeführten Preisunterschiede, während der vergangnen zwölf Jahre sehr bedeutend zugenommen hat, und die betreffende Industrie sich also aus diesem Grunde schon von selbst leicht zum Uebermaße neigt. Es ist statistisch nachgewiesen worden, daß die Ausfuhr

von	in den Jahren 1873	1877	1881
gehobelten Waaren	12,7	19,0	25,9
geschnittenen „	38,4	37,5	26,0
Rundholz	21,3	23,7	32,2
gehauenem Holze	18,8	12,2	8,5
Stäben	2,9	3,4	3,9
Brennholz	5,6	3,8	3,5

Prozent des ganzen Norwegischen Holzexports betragen hat, ein Resultat, welches günstiger erscheinen würde, wenn die Durchschnittspreise die nämlichen geblieben wären.

Der ganze Holzexport bezifferte sich 1881 auf 419 381 Petersburger Standard, wovon

auf	Petersburger Standard	oder Engl. Reg.-Tonnen
gehobelte Waaren	108 462	227 790
geschnittene „	108 859	228 605
Rundholz	135 109	283 729
gehauenes Holz	35 837	75 259
Stäbe	16 285	34 199
Brennholz	14 818	31 119

entfallen. Verschifft wurden 880 701 Register-Tonnen Holz und Holzwaaren, und zwar

speziell aus den folgenden Häfen nach dem Auslande:	Register-Tonnen.	überhaupt aus Norwegen nach den folgenden Bestimmungen:	Register-Tonnen.
Frederikshald	49 888	Schweden	10 617
Frederiksstad	154 501	Dänemark	38 193
Sarpsborg	21 501	Island und Färinseln ..	2 581
Moß	23 008	Schleswig	2 090
Christiania	108 961	Holstein	2 164
Drammen	121 224	Altona	268
Holmestrand	13 212	Hamburg	4 141
Laurvig	49 940	Bremen	7 563
Skien	30 195	anderen Deutschen Nordsee-Häfen	22 802
Porsgrund	51 778	anderen Deutschen Ostsee-Häfen	679
Brevig	20 028	den Niederlanden	84 884
Kragerö	33 448	Belgien	25 001
Riför	25 190	Großbritannien u. Irland	558 823
Tvedestrand	12 933	Frankreich	90 287
Arendal	35 744	Spanien	5 439
Grimstad	12 294	Afrika	7 505
Christiansand	42 467	Australien	16 732
		Argentinien	569
		Brasilien	363

Der Rest vertheilt sich auf kleinere Sendungen.

Von dem gesammten Norwegischen Holzexport sind ausgeführt worden

von	nach Schweden.	Dänemark.	Island und den Färinseln.	Deutschland.	d. Niederlanden.	Belgien.	Großbritannien und Irland.	Frankreich.	Spanien.	Afrika.	Australien.	Argentinien.	Brasilien.	zusammen.
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
gehobelten Waaren	0,1	1,1	—	0,4	14,8	2,8	57,1	12,2	0,8	3,0	7,3	0,2	0,2	100
geschnittenen „	0,9	11,4	0,7	9,8	7,4	7,9	35,2	24,9	1,5	0,3	—	—	—	100
Rundholz	0,02	0,2	—	1,05	3,6	0,2	94,5	0,4	—	—	—	0,02	—	100
gehauenem Holze	2,1	10,9	0,9	15,2	30,1	—	37,6	3,04	—	—	—	—	—	100
Stäben	—	0,8	0,4	5,2	4,5	—	82,5	6,6	—	—	—	—	—	100
Brennholz	20,8	3,1	0,1	0,1	0,2	—	75,7	—	—	—	—	—	—	100
zusammen	1,2	4,3	0,3	4,5	9,6	2,8	63,5	10,2	0,6	0,9	1,9	0,1	—	100

Bemerkung. Die Prozentzahlen sind abgerundet.

Neben den vorstehend aufgeführten Holzwaaren ist die in Norwegen erzeugte Holzmasse zur Papierfabrikation ein bedeutender Handelsartikel des Landes, doch auch auf diesem Gebiete liegt bei vorübergehend steigender Nachfrage die Gefahr einer verlustbringenden Ueberproduktion keineswegs außer dem Bereiche der Möglichkeit. Ueberdies vermindert sich der Reingewinn einer Anzahl von Holzschleifereien schon jetzt zufolge ihrer ungünstigen geographischen Lage, indem diese industriellen Unternehmungen des fließenden Wassers nicht allein als mechanischer Triebkraft, sondern auch wegen des kostenfreien Zugangs des zu verarbeitenden Rohmaterials und für den wohlfeilern Transport ihres Fabrikats nach dem inländischen Verschiffungshafen bedürfen. Chemische Holzmasse wird so gut wie gar nicht erzeugt, mechanische dagegen auf etwa 20 Plätzen. Von diesen letzteren aus sind 1881 ungefähr 700 000 Centner mit 50 pCt. Wassergehalt exportirt worden, während am Anfang des vorigen Jahrzehnds nur etwa 11 000 Centner ausgeführt wurden. Namhafte Produktionsstätten sind

Majors Holzmassefabrik in Eidsvold,
Follums „ „ Hönefos,
Hofsfos „ „ „
Unions „ „ Skien,
Langstolz „ „ „
Fritzös „ „ Laurvig,
Boens „ „ Christiansand,
Otterelven „ „ „

Man zahlte bei guten Preisen zu Anfang des vergangenen Jahres einschließlich Transport nach England 5 Pfd. Sterl. bis 5 Pfd. Sterl. 7 Schill. 6 Pce. für eine Register-Tonne flüssige Holzmasse mit 50 pCt. Wassergehalt oder in Norwegen frei an Bord etwa 12 Schillinge weniger. In der zweiten Hälfte des Jahres litten die Preise unter dem Drucke der starken Produktion und der durch dieselbe hervorgerufenen Vermehrung des Angebots. Außer den vorstehend als Ausfuhrmenge angeführten 700 000 Centnern sind im Jahre 1881 46 000 Centner aus Schweden durchgeführt worden, und der Werth des gesammten Exports von Holzmasse einschließlich dieses Transits bezifferte sich auf etwa 3,4 Millionen Kronen.

Ein anderer in Norwegen erzeugter Artikel sind Zündhölzer, deren Produktion sich 1881 auf etwa 50 000 Centner belief, und von denen drei Viertel zu einem Gesammtwerthe von annähernd 2 Millionen Kronen exportirt worden sind.

Bezüglich der Ausfuhr von Holzwaaren nach Deutschland ist seit drei Jahren eine große Veränderung vor sich gegangen, wenigstens für den Hauptartikel dieses Industriezweiges, das gehobelte Produkt. Außer dem mit dem 1. Oktober 1879 eingeführten Importzoll von 25 Pfennigen pro 100 Kilogramm für gesägtes Holz trat nämlich für gehobelte Waaren ein Zoll von 3 Mark pro 100 Kilogramm oder etwa 70 Mark pro Petersburger Standard in Kraft. Das Standard gehobeltes Holz kann von den Südküsten Norwegens nach den Deutschen Nordseehäfen für 170 Mark geliefert werden, so daß der neue Deutsche Zollsatz mehr als 40 pCt. dieses Einfuhrwerthes repräsentirt und folglich im eigentlichen Sinne des Wortes als Prohibitivzoll bezeichnet werden muß. In Folge dieser Aenderung reduzirte sich die entsprechende Norwegische Ausfuhr nach Deutschland so gut wie auf Null, denn der direkte und indirekte Export gehobelter Waaren nach den Deutschen Grenzen belief sich in runden Zahlen

in 1870..... auf 7 300 Reg.-Tonnen,
„ 1871..... „ 13 200 „ „
in 1872..... auf 28 200 Reg.-Tonnen,
„ 1873..... „ 46 500 „ „
„ 1874..... „ 32 100 „ „
„ 1875..... „ 36 400 „ „
„ 1876..... „ 31 800 „ „
„ 1877..... „ 22 100 „ „
„ 1878..... „ 23 500 „ „
„ 1879..... „ 39 600 „ „

im Durchschnitt auf 28 000 Register-Tonnen jährlich, wogegen

1880 / 1881 durchschnittlich nur 600 Register-Tonnen

dorthin verschifft worden sind. Zu bemerken ist hierbei noch, daß die indirekte Einfuhr des Norwegischen Produkts über die Niederlande erfolgte, und es bestand daselbst für gehobelte Waaren ein hoher Zoll, so daß der größte Theil der von Norwegen dorthin gelangenden Sendungen dieser Gattung die Niederlande nur passirte, um nach Deutschland eingeführt zu werden. Im Jahre 1879 ist dieser Niederländische Einfuhrzoll aufgehoben worden, und seit dieser Zeit hat sich die Norwegische Ausfuhr von gehobeltem Holze nach den Niederlanden bedeutend vermehrt, indem sie

1878 ..... 8 830 Reg.-Tonnen,
1879 ..... 18 093 „ „
1880 ..... 19 862 „ „
1881 ..... 33 790 „ „

betrug.

Auf die Ausfuhr von gesägtem Holze nach Deutschland hat die Deutsche Zollveränderung keinen so großen Einfluß ausgeübt; denn dieselbe ist sich quantitativ ziemlich gleich geblieben. Sie bezifferte sich

1878 / 1879 auf durchschnittlich 22 275 Reg.-Tonnen,
1880 / 1881 „ „ 21 279 „ „

Fischerei. Auf einigen wichtigen Plätzen hat der Fang des Jahres 1881 die Erwartungen getäuscht. Insbesondere bezifferte sich das Ergebniß der Lofotfischerei auf nur 26 Millionen Stück Dorsche, gegen durchschnittlich 30 Millionen seit 1877. Gewonnen wurden daraus

21½ Millionen zu Klippfisch
und 4½ „ „ Stockfisch, sowie 53 000 Tonnen Leber und 32 000 Tonnen Rogen. Die Preise waren niedriger als früher, indem man durchschnittlich 14½ Kronen für 100 Dorsche zahlte, und der Bruttoertrag der ganzen Lofotfischerei erreichte kaum 5½ Millionen Kronen. Von Interesse erscheint die Vergleichung der verschiedenen Fischereiwerkzeuge mit einander bezüglich ihrer Wirkungen, indem der Schnurfang auf 16 bis 17 Millionen oder 65 pCt., der Garnfang hingegen auf nur 8 bis 9 Millionen oder 33 pCt. sich bezifferte. Im Jahre 1880 war das Verhältniß umgekehrt: der Schnurfang ergab 43, der Garnfang 50 pCt., und das Verhältniß beider zu einander ist somit unberechenbar, während der Erfolg der Tiefangel stets weit hinter den Ergebnissen des Schnur- und Garnfangs zurückbleibt: er belief sich im vorigen Jahre auf nur eine halbe Million. Versammelt waren bei den Lofoten 6153 Boote mit 11 700 Garn- und 13 700 Schnurfischern, im Ganzen mit 26 850 Mann. Die größte Anzahl Boote, welche an einem und demselben Tage zusammen arbeitete, betrug 679, die Besatzung derselben 3000 Mann und ihre Tragfähigkeit 374 000 Norwegische Tonnen. Verunglückt sind in der ganzen Zeit 15 Mann. In Finmarken standen die Preise bei einem Gesammtfang von etwa 13 Millionen Stück durchschnittlich höher, als in den Lofoten, und sie schwankten zwischen 13 und 16 Kronen für 100 Dorsche.

Der Frühjahrsheringsfang erreichte auch in 1881 nur ein geringes Quantum, nämlich ungefähr 60 000 Tonnen, gegen 6- bis 800 000 in der früheren guten Fangperiode. Den Bedarf an Hering decken jetzt in erster Linie der Spätsommer- und der Herbstfang, namentlich durch die Nordlandsfischereien, bei denen das gewonnene Quantum auf 400 000 Tonnen veranschlagt worden ist. Die Preise waren ebenso verschieden, als die Qualitäten, und dieser Hering, der auf einzelnen Stellen nur für 16 bis 18 Kronen pro Norwegische Tonne (von 139 Litern) erlangt werden konnte, wurde auf anderen thatsächlich für 4 bis 5 Kronen verkauft.

Der Preis des vorerwähnten Frühjahrsherings belief sich durchschnittlich auf 14½ Kronen für die Heringstonne, welche im Allgemeinen 560 Stück enthält.

Der Ertrag der Makrelenfischerei war zufriedenstellend und ergab

in Lister und Mandal.....	2 350 000	Stück
zum Gesammtwerthe von	300 000	Kronen,
in Jarlsberg und Laurvig....	1 160 000	Stück
zum Gesammtwerthe von	150 000	Kronen.

Die Auslandspreise waren gut und das Geschäft lohnend, was sich trotz guten Fanges bei der Lachsfischerei nicht behaupten läßt.

Die Hochseefischerei hat im Jahre 1881 zu bedeutenderem Gewinne geführt als früher, so daß sowohl für den Seehunds-, als für den Walfischfang eine Vergrößerung der Thätigkeit durch Vermehrung der Betriebsmittel bevorsteht. Nichtsdestoweniger ist der Reingewinn beim Seehundsschlag im Verhältniß zur Mühe und Arbeit und zu den Unkosten noch immer gering: neun dem Süden angehörende Fahrzeuge, worunter nur ein Segelschiff und von denen zwei von Sandefjord aus expedirt wurden, die anderen theils in Tönsberg, theils in Drammen, Christiania und Moß zu Hause sind, in ganz Norwegen aber zusammen 15 Schiffe, hatten für 46 526 Seehundsfelle und 8155 Tonnen Speck eine Brutto-Einnahme von ungefähr 600 000 Kronen; hiervon kommen indessen die Ausrüstungskosten im Betrage von wenigstens 350 000 Kronen, sowie die auf die Schiffsführer und Mannschaften an Stelle der Besoldung entfallenden Antheile am Ertrage zuvor in Abzug, so daß für den Rheder selbstverständlich keine bedeutende Summe übrig blieb.

Der große Waljagdunternehmer Svend Föyen hatte im Jahre 1881 den numerisch bisher größten Fang aufzuweisen, nämlich 107 Walfische, der Dampfer „Jarfjörd" dagegen 60 und das Dampfboot „Fin" 31 Stück. Soweit bekannt, haben sich im verflossenen Jahre fünf Gesellschaften bezw. Unternehmer mit dieser Thätigkeit befaßt. Der Werth eines gewöhnlichen Finmärkischen Walfisches wird auf 2000 Kronen geschätzt, so daß der ganze, 280 Stück betragende Jahresfang dort sich auf etwa eine halbe Million bezifferte. Im Eismeer und an den Küsten von Spitzbergen und Nowaja Semlja ist der Erfolg geringer gewesen, als im Jahre 1880. In Thätigkeit waren dort 37 Norwegische Schiffe, von denen 24 von Tromsö ausgelaufen waren; der Gesammtwerth des Fanges erreichte die Summe von 105 000 Kronen oder 15 000 Kronen weniger als im Vorjahre.

Landwirthschaft. Die Getreideart, welche den größten Flächenraum des angebauten Bodens, also vornehmlich des südlichen Norwegens, einnimmt, ist der Hafer. Er wird in der Regel in unvermahlenem bezw. grob geschrotenem Zustande als Kraftfutter für Pferde und Rindvieh, sowie bei der Mast des Borstenviehes verwendet und theilweise exportirt. Den zweiten Platz nimmt die in den Haushaltungen in Form von Grütze und Mehl verbrauchte Gerste ein. Roggen und Weizen stehen erst an dritter Stelle; sie werden, und zwar der Weizen fast ausschließlich als Frühjahrskorn, bei Weitem nicht in der Ausdehnung angebaut, daß der Bedarf der Bevölkerung dadurch gedeckt würde.

Im vorigen Jahre kam der Frühling spät nach einem strengen und schneereichen Winter. Die mit starken Regengüssen verbundene, nur schwache Wärme des darauf folgenden Sommers war überdies zur Förderung der bereits zurückgebliebenen Vegetation nicht sonderlich geeignet, so daß erst die im September und Oktober eingetretene verhältnißmäßig schöne Witterung das Korn in stärkerem Maße zur Reife brachte, als solches zuvor überhaupt im Gebiete der Möglichkeit zu liegen schien. Nichtsdestoweniger ist die zu Folge Kälte und theilweisen Schneefalls in der zweiten Hälfte des Oktober wieder unterbrochene Ernte im östlichen Norwegen, namentlich für den Hafer, erst in den zwei letzten Monaten des Jahres vollendet worden. Die oben beschriebenen Witterungsverhältnisse waren dem Graswuchs ganz besonders hinderlich, so daß die Heuernte im Allgemeinen, sowohl der Quantität als der Qualität nach, schlechter und theilweise sogar viel schlechter ausgefallen ist, als gewöhnlich; nur in den Aemtern Nordland und Tromsö war sie größtentheils gut und in Finmarken, Drontheim und Nordbergen eine Mittelernte. Letzteres kann auch von dem im Süden angebauten Sommergetreide behauptet werden, während die Wintersaat fehlschlug.

Die Kartoffelernte endlich ist ungeachtet des kalten und regnerischen Wetters im Großen und Ganzen befriedigend gewesen.

Die Produktion von Getreide und Kartoffeln hat sich seit etwa 50 Jahren mehr als verdoppelt, wenn nicht verdreifacht. Nach O. J. Broch[1]) betrug dieselbe im Jahre 1875 5 139 000 Hektoliter für Getreide und 6 820 000 Hektoliter für Kartoffeln, sowie das bebaute Areal für

	Hektar.
Weizen.....	5 000
Roggen	15 000
Gerste	53 500
gemischtes Getreide	19 500
Hafer.....	90 000
Erbsen.....	4 500
Kartoffeln	33 500
zusammen....	221 000

gegen 143 190 im Jahre 1835. Er giebt ferner an, daß in dem Zeitraum von 1871 bis 1875 die Einfuhr landwirthschaftlicher Produkte mit Ausschluß der Kartoffeln jährlich im Durchschnitt 46 pCt. des ganzen inländischen Konsums betragen habe, die entsprechende eigene Produktion demnach 54 pCt., einschließlich der Kartoffeln aber die eigene landwirthschaftliche Produktion 60, die bezügliche Einfuhr 40 pCt. dieses Verbrauchs. Es ist anzunehmen, daß diese Zahlengrößen richtig sind, das Bild verändert sich indessen, sobald man nicht die sämmtlichen Erzeugnisse des Feldbaues zusammenwirft, sondern verschiedene Perioden des Getreideimports im Einzelnen mit einander vergleicht. Insbesondere hat allerdings die Einfuhr von Hafer seit der Mitte der fünfziger Jahre um ungefähr 70 pCt. ab-, der Roggenimport hingegen in der nämlichen Zeit um 200 pCt. zugenommen. Der Grund dieser Veränderung liegt in dem bedeutenden Anwachsen der Städte bei gleichzeitigem Uebergang der Landwirthschaft zum Haferbau.

[1]) früherer Norwegischer Minister: „Le royaume de Norvége et le peuple Norvégien".

Ein- und Ausfuhr.

Hauptartikel der Einfuhr Christianias 1881.

Waaren.	Im Ganzen.		Aus Deutschland.	
Branntwein	314 261	Kilogr.	19 061	Kilogr.
Baumwollenwaaren	533 164	„	56 129	„
Speck	3 464 397	„	771 664	„
Fleisch	739 858	„	156 837	„
Kaffee	4 007 496	„	2 320 821	„
Getreide: Gerste	137 160	Hektol.	12 677	Hektol.
„ Erbsen	16 584	„	10 747	„
„ Weizen	10 023	„	4 855	„
„ Roggen	471 600	„	62 230	„
„ Weizenmehl	4 658 371	Kilogr.	2 864 055	Kilogr.
„ Roggenmehl	2 682 347	„	1 354 260	„
Coke	8 818	Norw. Ton.	80	Norw. Ton.
Lein-, Raps- u. Rübsamen	122 466	Hektol.	99 620	Hektol.
Leinenwaaren	400 969	Kilogr.	68 683	Kilogr.
Petroleum	4 695 554	„	427 550	„
Salz	113 514	Hektol.	12 830	Hektol.
Seidenwaaren	10 693	Kilogr.	7 467	Kilogr.
Butter	1 956 931	„	108 580	„
Reis	1 257 580	„	1 061 938	„
Zucker: in Broten	2 064 493	„	638 792	„
„ raffinirt	256 316	„	71 119	„
„ dunkel	3 630 489	„	72 221	„
„ Syrup	2 394 222	„	67 402	„
Thee	42 329	„	12 982	„
Blättertabak	751 491	„	618 811	„
Wollenwaaren	671 189	„	183 429	„
Wein	625 438	„	165 176	„

Hauptartikel der Ausfuhr Christianias 1881.

Waaren.	Im Ganzen.		Nach Deutschland.	
Anchovis	6 233	Hektol.	297	Hektol.
Hering	26 116	„	1 825	„
getrocknete Fische	193 197	Kilogr.	5 245	Kilogr.
frischer Lachs	34 824	„	15 340	„
Thran	3 957	Norw. Ton.	959	Norw. Ton.
Holzpapier	2 372 217	Kilogr.	965 950	Kilogr.
Zündhölzer	2 327 396	„	268 430	„
Korkpfropfen	15 630	„	14 464	„
Lumpen	1 191 754	„	750 280	„
Leder und Felle	326 857	„	116 032	„
Große und kleine Nägel	1 653 674	„	334 633	„
Oxalsäure	149 865	„	8 400	„
Gehauene Steine	4 392 000	„	3 667 000	„
Eisen	899 250	„	163 837	„
Stahl	172 582	„	10 768	„
Hafer	69 677	Hektol.	1 973	Hektol.
Kümmel	5 749	„	2 834	„
Leim	77 360	Kilogr.	73 133	Kilogr.
Wildpret	85 680	„	1 857	„
Kobalterz, pulverisirt	47 850	„	47 850	„
Nickelerz, pulverisirt	19 000	„	12 500	„
Theer	3 866	Norw. Ton.	2 825	Norw. Ton.
Holz und Holzwaaren	108 950	Reg.-Tonn.	2 723	Reg.-Tonn.
Bier	1 425 035	Liter	1 107 191	Liter
Branntwein, zu 50 pCt. berechnet			1 811 103	„

Bezüglich des auswärtigen Handels von ganz Norwegen im Jahre 1880 darf hinsichtlich der Menge auf den betreffenden Bericht verwiesen werden[1]); der Werth betrug in demselben Jahre:

	beim Gesammthandel Kronen.	Hiervon entfallen auf die Einfuhr Kronen.	die Ausfuhr Kronen.
im Ganzen	259 609 800	150 870 900	108 738 900
für Deutschland zusammen	52 701 000	38 695 100	14 005 900
nämlich für			
die Ostseehäfen	10 805 700	7 240 100	3 565 600
Schleswig-Holstein mit Altona	674 300	462 200	212 100
Hamburg	36 656 200	27 795 200	8 861 000
Bremen	2 916 400	2 651 400	265 000
andere Nordseehäfen	1 648 400	546 200	1 102 200
für Großbritannien u. Irland	81 082 000	41 802 500	39 279 500

Der Handel Christianias, also des größten Konsumtionsplatzes im Lande, bezifferte sich im Jahre 1880 dem Werthe nach

für die ganze Einfuhr auf 65 367 600 Kronen,
„ „ „ Ausfuhr „ 26 603 700 „
im Gesammthandel „ 91 971 300 „

Die Hauptwerthe der Einfuhr und Ausfuhr des Königreichs entfielen im Jahre 1880 auf

Einfuhr.	mit Kronen.	Ausfuhr.	mit Kronen.
Thierische Nahrungsmittel	12 382 800	Thierische Nahrungsmittel	33 108 300
Getreide	37 410 500	davon Fischereiprodukte	29 948 600
Kolonialwaaren	18 762 000	Holz	40 154 900
Gewebe	20 073 900		

Die gesammte Wiederausfuhr fremder Waaren erreichte in demselben Zeitraum den Werth von 2 803 000 Kronen.

Für das Jahr 1881 sind in den Hauptartikeln des Norwegischen Handels mit dem Auslande zur Zeit die nachstehenden Quantitäten bekannt:

Einfuhr.

Butter	3 405 000	Kilogramm,
Roggen	2 061 000	Hektoliter,
Gerste	785 000	„
Reis	2 381 000	Kilogramm,
Thee	82 000	„
Kaffee	7 592 000	„
Zucker in Broten	3 878 000	„
„ gereinigter	423 000	„
„ dunkler	5 096 000	„
Blättertabak	1 884 000	„
Branntwein u. Spiritus in Fässern	733 000	„
Wein in Fässern	1 635 000	„
Baumwolle	2 194 000	„
Hanf	2 731 000	„
Wollenwaaren	1 094 000	„
Petroleum u. Paraffinöl	9 291 000	„
Salz	1 376 000	Hektoliter,
Steinkohle	5 949 000	„
Maschinen	1 859 000	Kronen Werth.

[1]) Siehe Hand. Arch. 1881 II. Seite 291.

Ausfuhr.

Dorsch, getrockneter	18 893 000	Kilogramm,
„ gesalzener	41 920 000	„
Fetthering	839 000	Hektoliter,
anderer Hering	237 000	„
Baumwollengarn	349 000	Kilogramm,
Sohlleder	192 000	„
Roggen	53 000	Hektoliter,
Thran	128 000	„
Hafer	137 000	„
Bier	1 525 000	Liter,
Eis	182 000	Reg.-Tonnen,
Holz	881 000	„
Holzstoff zur Papierfabrikation	42 284 000	Kilogramm,
Zündhölzer	2 359 000	„
Schwefelkies	62 871 000	„
Kupfererz	5 453 000	„
Nickelerz	1 263 000	„

Hafenbewegung Christianias.

Ein- und ausklarirte Schiffe von und nach Deutschland allein.

Einklarirt.

Nationalität.	Segelschiffe.				Dampfschiffe.				Zusammen.	
	Beladen.		In Ballast.		Beladen.		In Ballast.			
	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.
Norwegische	15	1259	2	517	76	32 274	2	497	95	34 547
Schwedische	1	79	—	—	19	4 255	—	—	20	4 334
Dänische	12	954	—	—	3	788	—	—	15	1 742
Britische	10	908	—	—	—	—	1	1034	11	1 942
Niederländische	3	286	—	—	—	—	—	—	3	286
Deutsche	68	4079	3	534	18	2 954	—	—	89	7 567
	109	7565	5	1051	116	40 271	3	1531	233	50 418

Ausklarirt.

Nationalität.	Segelschiffe.				Dampfschiffe.				Zusammen.	
	Beladen.		In Ballast.		Beladen.		In Ballast.			
	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.
Norwegische	—	—	—	—	53	28 147	—	—	53	28 147
Schwedische	1	90	—	—	—	—	—	—	1	90
Dänische	5	262	—	—	33	8 797	—	—	38	9 059
Deutsche	31	1381	1	223	5	899	3	570	40	3 073
	37	1733	1	223	91	37 843	3	570	132	40 369

Ein- und ausklarirte Schiffe von und nach dem Auslande überhaupt.

Einklarirt.

Nationalität.	Segelschiffe.				Dampfschiffe.				Zusammen.	
	Beladen.		In Ballast.		Beladen.		In Ballast.			
	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.
Norwegische	560	117 357	68	23 180	185	71 102	3	572	816	212 211
Schwedische	80	2 961	6	378	161	41 125	—	—	247	44 464
Dänische	220	10 553	2	47	135	55 664	—	—	357	66 264
Britische	43	7 507	20	3 940	122	105 441	4	3193	189	120 081
Französische	20	3 099	10	1 198	—	—	—	—	30	4 297
Niederländische	11	1 234	9	1 357	—	—	—	—	20	2 591
Deutsche	92	6 176	6	1 939	26	5 321	1	782	125	14 218
Russische	1	291	2	776	1	269	—	—	4	1 336
	1027	149 178	123	32 815	630	278 922	8	4547	1788	465 462

Ausklarirt.

Nationalität.	Segelschiffe.				Dampfschiffe.				Zusammen.	
	Beladen.		In Ballast.		Beladen.		In Ballast.			
	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.	Anzahl.	Register-Tonnen.
Norwegische	405	99 338	17	7 232	138	57 993	2	573	562	165 141
Schwedische	29	1 937	32	550	135	35 309	10	3156	206	40 952
Dänische	104	6 678	86	1 813	133	55 991	—	—	323	64 482
Britische	55	9 777	—	—	122	106 587	2	1177	179	117 541
Französische	19	2 306	2	504	—	—	—	—	21	2 810
Niederländische	20	2 842	—	—	—	—	—	—	20	2 842
Deutsche	53	4 425	4	505	9	2 877	9	1471	75	9 278
Russische	2	776	1	176	—	—	1	269	4	1 221
	687	128 079	142	10 780	537	258 762	24	6646	1390	404 267

Die nachstehende Uebersicht enthält das Verzeichniß der 1881 bei den Deutschen Konsularbehörden außerhalb Christianias notirten Anzahl der daselbst ein- und ausgegangenen Deutschen Schiffe:[1])

Häfen.	Eingang.		Ausgang.	
	Zahl der Schiffe.	Zahl der Register-Tonnen.	Zahl der Schiffe.	Zahl der Register-Tonnen.
Fredrikshald	50	3702	50	3702
Fredriksstad	77	7329	77	7329
Sannesund (Sarpsborg)	38	2684	38	2684
Moß	27	3115	27	3115
Drammen	60	4504	60	4504
Tönsberg	2	172	2	172
Laurvig	59	6827	59	6827
Kragerö	94	6045	94	6045
Arendal	28	2323	28	2323
Lillesand	6	614	6	614
Christiansand	28	4082	28	4082
Stavanger	8	1386	8	1386
Bergen	48	7441	48	7441
Christiansund	5	628	5	628
Drontheim	10	2767	10	2767
Namsos	4	572	4	572
Tromsö	14	3996	14	3996
Hammerfest	6	795	6	795
Vardö	15	2199	15	2199
Vadsö	12	1344	12	1344

Verschiedenes.

Der Metallvorrath der Staatsbank sank in der Zeit vom letzten Oktober 1880 bis zum letzten Oktober 1881 von 35 020 000 auf 30 152 000 Kronen. Der Diskonto, welcher am Beginn des vergangenen Jahres auf 4 pCt. stand, fiel im Februar auf 3½, stieg aber im Mai wiederum auf 4 und Ende Oktober auf 4½ pCt.

[1]) Das Gesetz vom 25. März 1880 gewährt den Schiffsführern Erleichterungen bezüglich ihrer Meldepflicht, so daß die Zahl der wirklich ein- und ausgelaufenen Schiffe nicht ganz mit den nachstehenden Angaben übereinstimmen kann.

Die Statistik der öffentlichen Zwangsverkäufe, welche als ein Spiegel der ökonomischen Zustände gelten kann und zu den Eingangs dieses Berichtes angeführten Warnungen vollkommen berechtigt, reicht bis zum Jahre 1880. Nach derselben haben die entsprechenden Schuldbeträge, in Tausenden Kronen ausgedrückt, also 000 weggelassen die nachstehenden Werthe aufzuweisen:

für	in den		im ganzen Lande zusammen.
	ländlichen Bezirken.	Städten.	
1874	646	783	1 429
1875	600	1304	1 904
1876	1293	2331	3 624
1877	1362	1818	3 180
1878	2148	4136	6 284
1879	4083	6303	10 386
1880	3710	7572	11 282

so daß die Verschlechterung während der ersten Hälfte der sieben Jahre für die Städte in geringerem Maße zugenommen hat, während dieselben in der zweiten Hälfte die ländlichen Distrikte bedeutend überholt haben. Dieser letzte Theil des vorerwähnten Zeitabschnitts umfaßt die eigentliche Periode der allgemein fühlbaren Nachwehen sowohl des Ueberimports, als des Ueberkonsums, oder mit anderen Worten die Jahre der epidemischen Zahlungsunfähigkeit.

Im engsten Zusammenhang mit diesen ungünstigen Verhältnissen steht die Vermehrung der Auswanderung. Diese Letztere erreichte im Jahre 1881 die kolossale und, wie man glaubt, heuer noch überschrittene Zahl von 26 000 Köpfen und dies bei einer Bevölkerung, welche sich am Schluß des Jahres 1880 auf 1 913 476 thatsächliche Einwohner und mit Hinzurechnung der Abwesenden insgesammt 1 925 429 Heimathsberechtigte belief. Der bei Weitem größte Theil dieser Auswanderer gehörte den arbeitenden Klassen an, welche theils durch andauernde Beschäftigungslosigkeit litten, theils ihre Einnahmen in den überseeischen Ländern zu vergrößern hofften, indem der tägliche Lohn des städtischen Handwerkers in Norwegen von 1875 bis 1880 durchschnittlich von 2,94 auf 2,37 Kronen gefallen ist und der Verdienst in anderen Zweigen, wie beispielsweise bei Eisenbahn- und Wegearbeitern, in ähnlichem Maße abgenommen hat.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von S. E. Mittler und Sohn, Berlin, Kochstraße 69. 70.

der Kaiserlich Deutschen Konsulate.

Deutsches Handels-Archiv, Zweiter Theil.

Die Berichte sind nach folgenden Gruppen zusammengefaßt: I. Ostasien, II. Mittel- und Südasien, III. Westasien, IV. Osteuropa, V. Südeuropa, VI. Westeuropa, VII. Nordeuropa, VIII. Nordamerika, IX. Westindien und Mittelamerika, X. Südamerika, XI. Afrika, XII. Australien und Polynesien. Bei jedem Handelsberichte ist daher der Titel, unter welchen er gehört, angegeben und ihm entsprechend sind alle Berichte im Inhalts-Verzeichniß geordnet.

XI.]

Tanger.

Handel und Schifffahrt des Sultanats Marokko im Jahre 1881.[1])

I. Die Marokkanischen Hafenplätze überhaupt.

1. Handel.

Der Werth der Gesammt-Einfuhr belief sich im Jahre
1880 in Waaren und in baarem Gelde auf 17 628 860 Mark,
1881 „ „ „ „ „ „ „ 17 167 714 „
also im Jahre 1881 weniger 461 144 Mark,
der Werth der Gesammt-Ausfuhr im Jahre
1881 in Waaren und in baarem Gelde auf 17 932 474 Mark,
1880 „ „ „ „ „ „ „ 15 073 464 „
also im Jahre 1881 mehr 2 859 010 Mark.

Der Gesammt-Umsatz in Waaren und in baarem Gelde belief sich hiernach auf

35 100 188 Mark im Jahre 1881,
gegen 32 702 324 „ „ „ 1880,
oder im Jahre 1880 2 397 864 Mark weniger.

Zieht man jedoch in Betracht, daß die Einfuhr des baaren Geldes, verglichen mit derjenigen von 1880, um 1 649 400 Mark abgenommen hat und die Ausfuhr desselben eine Zunahme von 2 140 160 Mark aufweist, so ergiebt sich ein dem Vorjahre fast gleiches Resultat.

Die Hauptartikel der Einfuhr waren.

Baumwollwaaren	für	7 794 720	Mark,
Baumwolle, rohe	„	122 080	„
Eisen, Stahl und Waaren daraus	„	424 549	„
Nahrungsmittel (Mehl, Kartoffeln, Reis ꝛc.)	„	49 780	„
Pack- und Schreibpapier	„	38 200	„
Seide, rohe	„	568 860	„
Seidenwaaren	„	72 400	„
Spiritus, Rum ꝛc.	„	149 440	„
Thee	„	695 560	„
Tuche	„	802 065	„
Zucker	„	2 572 655	„
Baares Geld	„	1 372 760	„

Zu den Artikeln Seide und Seidenwaaren ist zu bemerken, daß die getrennt angegebenen Zahlen nicht als absolut richtig zu betrachten sind, weil in den Listen einiger Hafenplätze beide unter einer einzigen Bezeichnung aufgeführt worden sind.

Die Hauptartikel der Ausfuhr waren:

Datteln	für	238 520	Mark,
Gummata	„	696 480	„
Mais, Bohnen, Erbsen und Linsen	„	2 368 376	„
Mandeln	„	1 584 900	„
Ochsen (9571 Stück aus Tanger)	„	1 016 100	„
Olivenöl	„	264 620	„
Pantoffeln (369 911 Paar)	„	1 319 300	„
Straußfedern (aus Mogador)	„	343 000	„
Teppiche und andere Wollwaaren	„	338 820	„
Wachs	„	360 680	„
Wolle, gewaschene und ungewaschene	„	1 441 308	„
Baares Geld	„	4 261 580	„

Nach Prozenten vertheilt sich die Einfuhr, einschließlich des baaren Geldes,

mit 64,04 pCt. auf Großbritannien,
„ 33,54 „ „ Frankreich,
„ 1,50 „ „ Spanien,
„ 0,64 „ „ Deutschland,
„ 0,03 „ „ Portugal,
„ 0,25 „ „ die Niederlande,
100 pCt.

Die Ausfuhr:

mit 45,82 pCt. auf Großbritannien,
„ 42,15 „ „ Frankreich,
„ 9,09 „ „ Spanien,
„ 2,47 „ „ Portugal,
„ 0,05 „ „ Deutschland,
„ 0,42 „ „ verschiedene Länder,
100 pCt.

Was bereits in früheren Berichten erwähnt wurde, nämlich, daß Deutschland in größerem Maße an der Ein- und Ausfuhr Theil nimmt, als dies aus den Handelstabellen ersichtlich ist, gilt auch heute noch, weil durch den Mangel einer direkten Verbindung mit heimischen Häfen Deutsche wie andere Häuser gezwungen sind, ihre Waaren über London oder Marseille gehen zu lassen und diese in den Verkehrslisten denjenigen Ländern — fast ausschließlich England und Frankreich — zugeschrieben werden, mit deren Schiffen sie verladen wurden. Die an der Küste des Atlantischen Meeres etablirten Häuser, sowie auch diejenigen in Tetuan, sind für den Verkehr mit Deutschland ohne Ausnahme auf solche Schiffe angewiesen, und nur Tanger, welches von den Slomanschen Dampfern besucht wurde, ist in dieser Beziehung in besserer Lage, obgleich auch hier ein Theil desselben durch fremde Schiffe vermittelt wird.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 14.

Die auffallend erscheinende Verminderung der Einfuhr aus Deutschland und namentlich der Ausfuhr dorthin findet ihre Erklärung in dem Umstande, daß von den in Casablanca und Mogador bestehenden Deutschen Häusern bei dem Abschlusse dieses Berichtes keine Angaben über die von denselben bewirkten Umsätze eingegangen waren und solche daher, wie erwähnt, in den Rubriken anderer Staaten figuriren.

Nach dem Werthe der Ein- und Ausfuhr geordnet, ergeben die acht Hafenplätze Marokkos folgende Beträge der Handelsbewegung:

	Einfuhr. Mark.	Ausfuhr. Mark.	Zusammen. Mark.
Tanger	6 330 940	6 243 320	12 574 260
Mogador	3 199 020	3 965 480	7 164 500
Mazagan	2 203 400	2 789 420	4 992 820
Casablanca	2 516 220	2 389 100	4 905 320
Saffi	770 900	1 024 960	1 795 860
Rabat	879 580	740 560	1 620 140
Tetuan	788 020	382 760	1 170 780
Larache	479 634	396 874	876 508
Ueberhaupt	17 167 714	17 932 474	35 100 188

2. Schifffahrt.

Es liefen in sämmtlichen Häfen ein:

Britische	577	Schiffe	von	163 996	Tonnen	zu	1000	Kilogr.,
Französische	282	„	„	178 177	„	„	„	„
Spanische	316	„	„	13 062	„	„	„	„
Portugiesische	93	„	„	5 453	„	„	„	„
Deutsche	9	„	„	7 113	„	„	„	„
Dänische	6	„	„	459	„	„	„	„
Niederländische	5	„	„	537	„	„	„	„
verschiedene	10	„	„	1 634	„	„	„	„

zusammen 1298 Schiffe von 370 431 Tonnen.

Von diesen waren:

773 Schiffe von 270 363 Tonnen mit Ladung,
525 „ „ 100 098 „ in Ballast.

Ausgegangen sind:

1103 Schiffe von 299 586 Tonnen mit Ladung,
186 „ „ 69 616 „ in Ballast,

1289 Schiffe von 369 202 Tonnen.

Die im vorjährigen Bericht erwähnten Dampferlinien haben ihre Fahrten fortgesetzt, mit Ausnahme der „London Canary Islands Morocco coast line of Steamers“, deren Fahrten sich als nicht lohnend erwiesen.

Die Frachtsätze für Dampfer von Mogador nach London stellen sich auf 30 Schilling und 10 pCt. Primage für die Englische Tonne; nach Marseille auf 3 Franken 75 Cent. und 10 pCt. Primage für 100 Kilogramm, doch kommen Abweichungen vor. Für Segelschiffe sind bestimmte Sätze nicht anzugeben.

Die zu Beginn des Jahres gehegten Hoffnungen auf eine gute Getreide-Ernte sind leider nicht in Erfüllung gegangen. Der zwar reichliche Regen kam in den meisten Gegenden zu spät für eine rechtzeitige Entwickelung der Saat, und er trat so heftig und anhaltend auf, daß der Boden nicht bestellt werden konnte. In einigen Theilen des Landes fiel Mehlthau. Nur die Mandel- und Oliven-Ernten haben einigermaßen den Erwartungen entsprochen. Olivenöl kam jedoch nur mäßig zur Ausfuhr, weil die Bevölkerung in Folge der Mißernten der letzten Jahre ohne Vorräthe von diesem in Marokko so wichtigen Nahrungsmittel war und die Erträge zum größten Theile zum eigenen Gebrauch verwendete.

Noch viel ungünstiger, als im verflossenen, dürften sich die kommerziellen Verhältnisse im gegenwärtigen Jahre stellen. Nur im Norden des Landes ist eine mäßige Getreide-Ernte zu erwarten, während in den südlichen Gegenden, jenseit des Atlas und in den Küstenstrichen des Atlantischen Meeres, von Rabat bis Mogador, dieselbe in Folge des Mangels an Regen — in Tanger fielen in der Zeit vom 1. September 1881 bis 1. Mai 1882 nur 0,27m, gegen 1,01m in derselben Periode des Vorjahres — theils gänzlich ausfallen, theils nur eine sehr geringe sein wird. Dagegen sind Aussichten vorhanden, daß die Sommersaaten, Mais und Durra, im Allgemeinen gute Erträge liefern werden; nichts destoweniger fürchtet man, einer Hungersnoth entgegensehen zu müssen, weil die durchweg arme Bevölkerung nicht die Mittel zum Ankauf aus anderen Ländern eingeführter Lebensmittel besitzt und auch durch Veräußerung des in den letzten Jahren stark verminderten Viehstandes kaum wird in den Stand gesetzt werden können, ihre unentbehrlichsten Bedürfnisse zu decken. Hierzu kommt noch, daß der Sultan beabsichtigt, die im Süden des Atlas gelegenen Provinzen seines Landes, welche ihm bisher theils nur dem Namen nach, theils gar nicht unterworfen waren, nunmehr mit Gewalt zur Botmäßigkeit zurückzuführen, bezw. zu erobern. Es kann nicht fehlen, daß, wie dies bei Kriegszügen in Marokko die Regel ist, die etwa vorhandenen geringen Vorräthe und Ernte-Erträge bei dieser Gelegenheit vollends verwüstet werden.

Der Preis für 1 Mud (33 bis 35 Kilogramm) Weizen ist 8 Mark und hat damit bereits die Höhe desjenigen des traurigen Jahres 1878 (8½ bis 9 Mark) nahezu erreicht. Das Mud Gerste kostete bereits 5 Mark 40 Pfennige; gegenwärtig wird es mit 4 Mark bezahlt.

Die Einfuhr von Lebensmitteln, namentlich Mehl, hat in Folge dessen in mehreren Hafenplätzen schon begonnen und wird vermuthlich im Laufe des Sommers noch um Vieles zunehmen.

II. Die einzelnen Häfen.

1. Tanger.

a. Handel.

Die Einfuhr, einschließlich des baaren Geldes, belief sich an Werth im Jahre

1880 auf ..... 6 697 220 Mark,
1881 „ ..... 6 330 940 „
oder 1881 weniger ..... 366 280 Mark.

Die Ausfuhr, einschließlich des baaren Geldes, im Jahre

1881 auf ..... 6 243 320 Mark,
1880 „ ..... 3 996 180 „
oder 1881 mehr ..... 2 247 140 Mark.

Die hauptsächlichsten Einfuhr-Artikel waren:

	1881. Werth: Mark.	1880. Werth: Mark.
Baumwollwaaren	3 180 740	2 812 540
Baumwolle, rohe	122 080	40 500
Eisen, Stahl und Waaren daraus	185 120	78 720
Lichte	74 040	120 580
Rohseide	532 000	350 600
Seidenwaaren	14 400	30 800
Fayence	45 200	19 400
Thee	357 200	344 920
Tuche	475 200	395 920
Zucker	489 940	793 760
Baares Geld	670 000	—

Die hauptsächlichsten Ausfuhr-Artikel waren:

	1881. Werth: Mark.	1880. Werth: Mark.
Datteln	221 520	98 340
Eier (5 597 500 Stück)	231 200	211 200
Fleisch	132 000	172 840
Schlachtvieh (9571 Ochsen)	1 016 100	710 400
Geflügel	41 240	40 040
Pantoffeln (351 336 Paar)	1 290 500	1 192 100
Teppiche und andere Wollwaaren	177 600	156 960
Wolle, gewaschene und ungewaschene	32 040	35 260
Wachs	61 180	27 860
Vogelsamen	50 700	28 280
Ziegenfelle, Schaffelle und Rindshäute	133 840	360 240
Baares Geld	2 510 000	800 000

Die Einfuhr, einschließlich des baaren Geldes, vertheilte sich

1881.				1880.	
mit 66,50	pCt.	auf	Großbritannien, gegen	60,02	pCt.
„ 31,44	„	„	Frankreich, „	38,04	„
„ 0,52	„	„	Spanien, „	1,14	„
„ 1,37	„	„	Deutschland, „	0,43	„
„ 0,17	„	„	die Niederlande, „	0,37	„
100	pCt.			100	pCt.

Die Ausfuhr:

1881.				1880.	
mit 52,63	pCt.	auf	Großbritannien, gegen	55,13	pCt.
„ 40,17	„	„	Frankreich, „	37,29	„
„ 6,82	„	„	Spanien, „	6,62	„
„ 0,14	„	„	Deutschland, „	0,44	„
„ 0,24	„	„	Italien, „	—	„
„ —	„	„	Portugal, „	0,52	„
100	pCt.			100	pCt.

Aus Deutschland kamen hauptsächlich Tuche (für 42 000 Mark), dann Nägel, Kurzwaaren, Französische und Schweizer Baumwollwaaren, Spirituosen, Kaffee, Lichte, Packpapier, Porzellanwaaren, Spiegel, Gewürze, Reis, Cement, Bettstellen ꝛc., überhaupt für 86 360 Mark.

Nach Deutschland gingen vorzüglich Teppiche, Lumpen, Vogelsamen, Oel, gewaschene Wolle ꝛc., zusammen für 8540 Mark.

Kurse der hier gangbaren Münzen Ende Mai 1882:

100½ bis 101 Span. Piaster = 500 Franken.
1 Span. Piaster = 47½ bis 48 Pce. Englisch.
1 Span. Piaster } = 80 Unzen (Ukias) Marokkanisch
1 silbernes Fünffrankenstück } im Marktverkehr.

b. Schiffsverkehr.

Die Slomanschen Dampfer liefen in Folge einer dreitägigen Beobachtungs-Quarantäne, welche den aus Marokkanischen Plätzen kommenden Schiffen wegen der erwarteten Mekkapilger in Spanischen Häfen auferlegt wurde, seit November 1881 Tanger nicht mehr an, doch scheinen jetzt, nachdem dieselbe aufgehoben worden, Aussichten auf Wiederaufnahme der Linie vorhanden zu sein.

Ein Deutsches, von Kronstadt nach Genua bestimmtes Schiff strandete in der Nähe von Tanger und wurde, nachdem die in Gewehrkolben bestehende Ladung geborgen war, als Wrack verkauft.

Fracht nach London, per Dampfer 20 Schilling für die Tonne und 10 pCt. Primage; nach Marseille 30 Franken für die Tonne und 10 pCt. Primage.

2. Larache.

Der Werth der Einfuhr betrug 599 543 Franken. Davon kamen für 448 612 Franken aus Frankreich, für 149 931 Franken aus Großbritannien.

Der Werth der Ausfuhr betrug 497 345 Franken. Davon gingen für 234 880 Franken nach Frankreich, für 147 045 Franken nach Großbritannien, für 115 420 Franken nach Portugal.

3. Rabat.

Der Verkehr stand erheblich unter dem des Vorjahres, war aber immerhin im Vergleich mit früher ein mittlerer. Der Gesammtwerth der Einfuhr, einschließlich des Baargeldes, von 43 884 Pfd. Sterl., demnach 12 893 Pfd. Sterl. kleiner als im Jahre 1880, derjenige der Ausfuhr, Baargeld inbegriffen, 26 819 Pfd. Sterl., sonach 33 351 Pfd. geringer als im vorhergegangenen Jahre. Aus Großbritannien kam für 27 334, aus Frankreich für 14 808, küstenweise für 1742 Pfd. Sterl. Waaren. Nach Großbritannien gingen für 13 504, nach Frankreich für 12 153, küstenweise für 1162 Pfd. Sterl. Der Werth der Ausfuhr war der kleinste seit dem Jahre 1869.

4. Mazagan.

Der Gesammtwerth der Einfuhr, einschließlich Baargeld war 110 170 Pfd. Sterl., somit 32 000 Pfd. Sterl. mehr als im Vorjahre, der Werth der Ausfuhr, Baargeld mitbegriffen 139 471 Pfd. Sterl., demnach 20 000 Pfd. Sterl. kleiner als im Jahre 1880. Aus Großbritannien kamen für 63 815, aus Frankreich für 34 298, aus Spanien für 10 857, aus Deutschland (12 Ballen Wolltuch) für 1200 Pfd. Sterl. Waaren. Nach Frankreich gingen für 54 422, nach Großbritannien für 43 656, nach Spanien für 34 072, nach Portugal für 5553, nach Italien für 1768 Pfd. Sterl.

In der Einfuhr von Wolltuch beginnt Deutschland augenscheinlich, mit Frankreich zu konkurriren, und da die Eingeborenen bereits eine Vorliebe für das Deutsche Erzeugniß gefaßt haben, so ist anzunehmen, daß der betreffende Verkehr im Jahre 1882 sich vermehren wird. Das würde in größerem Maße der Fall sein, wenn eine direkte Verbindung mit Deutschland bestände; in solchem Fall würde auch Deutscher Brodzucker Aussicht auf guten Absatz hier haben.

5. Saffi.

Der Gesammtwerth der Einfuhr, Baargeld inbegriffen, war 38 545 Pfd. Sterl., derjenige der Ausfuhr, 51 248 Pfd. Sterl. Aus Frankreich kamen für 17 493, aus Großbritannien und dessen Kolonien für 17 452, aus Belgien für 3600 Pfd. Sterl. Waaren. Nach Großbritannien gingen für 25 465, nach Frankreich für 12 596, nach Spanien und dessen Kolonien für 7800, nach Portugal und dessen Kolonien für 5414 Pfd. Sterl.

6. Mogador.

Der Handel zeigte nur wenig Unterschied von dem der Vorjahre. (Die Werthe der Ein- und Ausfuhr in Deutschen Mark sind oben unter I. angegeben.) Aus Großbritannien kamen für 2 148 920, aus Frankreich für 1 113 060, aus Spanien für 2920, aus Portugal für 200 Mark Waaren. Nach Großbritannien gingen für 2 121 100, nach Frankreich für 1 778 920, nach Spanien für 25 140, nach Portugal für 9090 Mark.

Der Verkehr mit Deutschland war wie vorher, ein indirekter und sein Werth hatte ungefähr den nämlichen Betrag wie im Jahre 1880, nämlich in der Einfuhr etwa 18 000 Mark, wovon 12 000 Mark für Tuch, 6000 Mark für andere Industrie-Erzeugnisse in der Ausfuhr (Gummata ꝛc.) etwa 4000 Mark.

XI.] # Gaboon.

Handelsbericht für 1881.[1])

Das Jahr 1881 war im Allgemeinen für den Afrikanischen Produktenhandel günstig und fand ein ziemlich lebhafter Güteraustausch zwischen Deutschland und dem hiesigen Platze sowie der Nachbarschaft statt; wenngleich verhältnißmäßig nur wenige Deutsche Seeschiffe eine direkte Verbindung mit den Heimathshäfen und dieser Kolonie unterhielten, so hat dies doch seinen Grund nur darin, daß der benachbarte Spanische Hafen Cloby seiner gänzlichen Zollfreiheit wegen, auch als Depotplatz für hier und benachbarte Plätze dienend, zum Einlaufen vorgezogen wird. — Es kamen beispielsweise daselbst im verflossenen Jahre 7 Deutsche Segelschiffe von je über 300 Register-Tonnen Raumgehalt und 4 Deutsche Dampfschiffe von über 800 Register-Tonnen an, welche fast nur mit Deutschen Erzeugnissen beladen waren.

Es hat sich überhaupt in letzter Zeit ein merklicher Aufschwung in dem Handel mit Deutschen Manufakturwaaren gezeigt und gebührt hauptsächlich dem Hamburger Hause C. Woermann das Verdienst, diesen Industriezweig, im Gegensatz zu der fast erdrückenden Englischen Konkurrenz, hier eingeführt und Absatzgebiete verschafft zu haben, welche zu schönen Hoffnungen berechtigen. — Wenig in die Augen fallend, weil indirekt (über England) verschifft, aber doch von einiger Bedeutung für unseren aufkeimenden Handel, gelangten hier auch manche andere Erzeugnisse unserer Industrie in den Markt, die früher ausschließlich von England bezogen wurden. In einigen Waaren nimmt Deutschland geradezu eine dominirende Stellung ein, z. B. in Pulver, Spirituosen, Bier, Steinzeug, groben Eisenwaaren, Kistenbrettern, Goldsachen ꝛc. ꝛc., worin es eine Konkurrenz mit allen anderen Ländern vollkommen auszuhalten im Stande ist.

Je mehr die Westafrikanische Küste dem Handel erschlossen wird, und dies geschieht in den letzten Jahren mit Macht, je bessere Aussichten für neue Absatzgebiete unserer heimischen Produkte bieten sich und es liegt nur an unseren Kapitalisten, sich an der Ausbeute zu betheiligen. Deutsche Waaren, wenn richtig ausgewählt, können sich hier allenthalben mit denjenigen fremder Länder vollkommen messen und brauchen eine Konkurrenz nicht zu fürchten. Es steht zu erwarten, daß in nicht zu ferner Zeit auch die durch Stanley betriebene Aufschließung des Riesenstromes „Kongo" große bis jetzt brachliegende Absatzgebiete schaffen wird und dann auch dem Handel Deutschlands zu Gute kommen dürfte.

An fremden Schiffen verkehrten hier: Reg.-Tonnen.

1)	13 Französische Schiffe mit zusammen netto Raumgehalt	4 427,40
2)	22 Englische „ „ „ „ „	21 711
3)	4 Amerikanische „ „ „ „ „	1 563
4)	1 Norwegisches „ „ „ „ „	264
5)	1 Griechisches „ „ „ „ „	387
6)	1 Portugiesisches „ „ „ „ „	358
zus. 42	See-Schiffe mit zusammen netto Raumgehalt	28 710,40

An Deutschen Schiffen verkehrten 5, von denen 3 des Hauses Woermann in Hamburg zusammen 30 Fahrten machten.

IX.] # Santiago de Cuba.

Jahresbericht für 1881.[2])

Das Jahr 1881 ist in geschäftlicher Beziehung für die Provinzen von Santiago de Cuba und Guantanamo ein recht ungünstiges gewesen, da wegen lang anhaltender Trockenheit die Ernten unserer Hauptprodukte, Zucker und Tabak, klein ausgefallen sind. Die Zuckerernte hat nur etwa zwei Drittel des Normal-Betrages geliefert und von Tabak sind nur etwa 5000 Ballen gegen die immerhin nur kleine Ernte von etwa 12 000 Ballen im Vorjahre geerntet worden.

Der Gesammtwerth der Ausfuhr von Santiago de Cuba und Guantanamo ist daher auch um etwa 4 Millionen Mark gegen 1880 zurückgeblieben.

Von der Tabakernte war am Jahresschlusse ein Theil noch nicht zur Ausfuhr gelangt, da der Europäische Marktwerth nur einen Einkaufspreis von etwa 10 Pesos für 100 Pfund gestattete, gegen 20 Pesos in 1879 und 15 Pesos in 1880, doch werden die Eigner sich schließlich dazu verstehen müssen, ihren Tabak mit großem Verlust zu dem genannten Preise von etwa 10 Pesos zu verkaufen.

Die Aussichten für die neuen Ernten waren am Schlusse des Berichtjahres sehr günstig, und man hegt begründete Hoffnung auf günstige Resultate für das Jahr 1882. Auf vielen Zuckerpflanzungen sind im vergangenen Jahre umfassende Neuerungen getroffen und es sind enorme Summen für neue Maschinen, für Bepflanzungen neuer Terrains angewendet worden, wodurch der Ernteertrag noch erhöht werden wird.

Auch im Kaffee- und Kakao-Anbau zeigt sich mehr Leben, sowie die Einfuhr von Vieh an Ausdehnung gewonnen hat. Alle diese Thatsachen sprechen dafür, daß man Vertrauen zu der Zukunft hat und keine neue Insurrektion befürchtet.

Man trägt sich mit dem Plan, ein Eisenbahnnetz über die Insel zu legen, dessen Ausführung ein großer Segen für das Land sein und wodurch die Möglichkeit einer Insurrektion noch mehr in den Hintergrund gedrängt werden würde.

In Folge der kleinen Ernten des verflossenen Jahres herrscht im Allgemeinen große Geldknappheit, und es leidet darunter auch der Kleinhandel ungemein, bei dem sich auch noch immer die Nachwehen der Insurrektionen schwer fühlbar machen.

Eine direkte Waaren-Einfuhr von Deutschland hat nicht stattgefunden, dagegen wurden theils direkt, theils über New-York dahin ausgeführt:

2 942 Ballen Tabak.....	im Werthe	von	176 000	Mark,
34 Tonnen Honig	„	„	5 500	„
22 Tonnen Gelbholz	„	„	1 600	„
171 000 Stück Cigarren	„	„	85 500	„
	zusammen für		268 600	Mark,

gegen 335 700 Mark in 1880.

Ein Deutsches Schiff hat unsern Hafen nicht berührt. Der Gesammt-Schiffsverkehr belief sich auf 341 Fahrzeuge von 180 504 Tonnen ausschließlich der regelmäßig wiederkehrenden transatlantischen Dampfer, und es vertheilten sich die eingelaufenen Schiffe auf die verschiedenen Nationalitäten wie folgt:

68	Britische Segelschiffe..... von	20 001	Register-Tonnen.
4	Dänische Segelschiffe ..... „	210	„ „
1	Russisches Segelschiff ..... „	331	„ „
12	Columbische Segelschiffe..... „	1 245	„ „
15	Niederländische Segelschiffe.... „	1 324	„ „
1	Schwedisches Segelschiff..... „	474	„ „
11	Norwegische Segelschiffe..... „	4 957	„ „
48	Segelschiffe der Verein. Staaten „	15 829	„ „
13	Dampfschiffe „ „ „ „	30 754	„ „
17	Französische Dampfschiffe ..... „	10 997	„ „
81	Spanische Dampfschiffe ..... „	73 935	„ „
60	= Segelschiffe ..... „	20 437	„ „

gegen 332 Schiffe mit 150 378 Tonnen in 1880.

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 I. S. 506.

[2]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 390.

Die Gesammt-Ausfuhr von hier und Guantanamo betrug in 1881:

			Werth: Mark.
Zucker	22 879	Fässer	6 000 000
	1 582	Tierces	200 500
	2 010	Barrels	77 000
	387	Säcke	12 500
	872	Kisten	56 000
			6 316 000
Rum	1 915	Puncheons	383 000
Kaffee	429 040	Pfund	300 000
Kakao	4 949	Säcke	800 000
Tabak	4 030	Ballen	250 000
Honig	134	Tierces	15 000
Wachs	80	Kolli	25 000
Kupfer	193	Tons	100 000
Cedernholz	7 583	Kubikfuß	13 000
Mahagoniholz	53 758	=	156 000
Gelbholz	65	Tons	4 000
Cigarren	3 832 000	Stück	200 000
			8 592 000
	gegen in 1880		12 871 700

IV.]

Reval.

Jahresbericht für 1881.[1])

Das letztverflossene Jahr zeigt in seinem Gesammteindruck einen, wenn auch nicht besondes auffallenden, so doch jedenfalls nicht zu leugnenden Rückgang sowohl des Import- als auch des Exporthandels Revals.

Der Werth der hier zum Import gelangten Waaren hat sich von 107 313 240 Rubeln des Vorjahres, auf 90 758 546 Rubel und der der exportirten Waaren von 23 228 431 Rubeln auf 17 820 656 Rubel vermindert.

Der neue Zolltarif, welcher mit 1. Januar 1881 eine Erhöhung der Zollabgaben um 10 pCt. brachte, hat unzweifelhaft in erster Linie zur Abnahme des Imports beigetragen. Dabei ist es recht bemerkenswerth, daß Reval an Zolleinnahmen ein Mehr von 742 784 Kreditrubeln gegen das Vorjahr aufzuweisen hat, während die gesammte Reichszolleinnahme ein Weniger von gegen 17 Millionen Kreditrubeln ergiebt, ein Umstand, der Reval in Bezug auf Größe der Zolleinnahmen gleich nach Moskau und St. Petersburg erscheinen läßt.

Wenn zunächst der Salzimport von 212 394 Pud des Vorjahres auf 602 483 Pud gestiegen ist, so hat das wesentlich darin seinen Grund, daß mit 1. Januar 1881 eine Herabsetzung des Salzzolles eintrat.

Baumwolle ist der für Revals Hafen bei Weitem wichtigste Importartikel, wovon im Ganzen: 3 080 263 Pud gegen 1 720 225 Pud der Vorjahres eingeführt worden sind. Die Gesammteinfuhr der Baumwolle nach Rußland überstieg die des Jahres 1880 um etwa 3 330 000 Pud, woran Reval allein mit 1 360 038 Pud partizipirt.

Die Zunahme der Einfuhr künstlicher Düngstoffe von 24 648 Pud des Jahres 1880 auf 45 682 Pud läßt auf das Bestreben, die Landwirthschaft Esthlands und der angrenzenden Bezirke zu heben, schließen.

Eine starke Zunahme zeigt noch die Einfuhr der Steinkohle: 4 302 632 Pud in 1881, gegen 3 331 341 Pud in 1880. Der Import dieses Artikels hat indeß für ganz Rußland um etwa 8 Millionen Pud nachgelassen, was theilweise der Entwickelung der inländischen Steinkohlenindustrie zugeschrieben werden kann.

Unter den Importartikeln zeigt dagegen eine auffällige Abnahme gegen das Vorjahr der Champagner, nämlich 61 497 Flaschen in 1881 gegen 112 612 Flaschen in 1880.

So auch das Eisen: 346 070 Pud, gegen 1 415 652 Pud des Vorjahres. Das letztere im Verhältniß große Quantum hat seine Begründung in der damals zu erwarten gewesenen nunmehr in Kraft getretenen Zollerhöhung des Eisens. Die betreffende Mindereinfuhr des Berichtjahres deckt sich mit dem Mehr des Vorjahres und giebt noch keinen Anlaß zu der Annahme, daß Rußland in nächster Zukunft hinsichtlich dieses Artikels des Auslandes entbehren könnte, da die inländische Eisenproduktion bei Weitem nicht mit dem jährlich sich steigernden Bedarf gleichen Schritt hält.

Was den Exporthandel Revals anbelangt, so ist durch den geringeren Ertrag der Ernten in den nördlicheren Gouvernements eine Abnahme der Ausfuhr von Roggen, Hafer und Spiritus zu verzeichnen. Dagegen weisen eine wesentlich gesteigerte Ausfuhr auf: Weizen, Buchweizengrütze, Oelkuchen, Flachs und Heede.

Der Anbau von Flachs nimmt in Esthland stetig zu; der aus den Ostseeprovinzen Rußlands nach Reval gelangende Flachs wird einer genauen Wrake und Umarbeitung unterzogen und erfreut sich daher einer großen Beliebtheit, so namentlich in Frankreich und England.

Aller von hier exportirte Flachs und Heede erreichte die ansehnliche Höhe von 669 235 Pud, was ein Mehr von 30 372 Pud gegen das Vorjahr ergiebt.

Die Schifffahrt im hiesigen Hafen begann am 28. April a. St. und war bis Schluß des Jahres vollkommen unbehindert von Eis.

Der Ausbau des hiesigen Hafens schreitet rüstig fort; das vorläufig allein im Bau befindliche, zur Aufnahme von 12 großen Dampfschiffen bestimmte Bassin von etwa 3000 Quadratfaden Flächeninhalt bei 22 bis 24 Fuß Tiefe wird voraussichtlich im Sommer des Jahres 1883 fertiggestellt sein.

Größere Speicher und Zolletablissements werden längs der Kais errichtet und durch Schienenstränge mit dem Hauptbahnhof verbunden werden, um die Entlöschung der Schiffe und die Beförderung der Güter zu beschleunigen.

Ein großer Dampfbagger, welcher im vorigen Jahre auf der Werft von Aron und Gollnow in Stettin erbaut worden ist, hat bereits vielfach Verwendung gehabt und wird auch fernerhin dem hiesigen Hafen verbleiben.

Zur Zeit befindet sich ebenda ein größerer Schleppdampfer zum Bugsiren der Schiffe von und nach der Rhede, dessen sich die größeren Segelschiffe gern bedienen, da die Hafeneinfahrt eng ist.

Epidemien und Rindviehseuchen sind im verflossenen Jahre in Esthland nicht vorgekommen.

Die vorjährige Getreide-Ernte in der Provinz war nicht ergiebig, so daß davon kaum etwas zum Export kommt; nur Kartoffeln wurden reichlich geerntet, welche größtentheils von den Spritbrennereien konsumirt werden; es sind bereits recht bedeutende Quantitäten Rohsprit, hauptsächlich nach Hamburg, ausgeführt worden.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 398.

Einfuhr zur See (einschließlich Transit) **im Jahre 1881.**

A. Nahrungs- und Genußmittel.

	Pud.
Apfelsinen und Citronen	19 620
Cichorienwurzel	22 100
Früchte, frische, verschiedene	16 590
Gewürze	14 867
Kaffee	28 305
Käse	10 976
Reis	14 604
Salz	602 483
Stärke	19 235
Thee	53 105
Wein in Fässern	131 057
Verschiedene Waaren	84 677½
	Flaschen.
Bier und Porter	60 793
Champagner	41 497
Mineralwasser	255 806
Spirituosen (vorz. Liköre)	20 391
Wein	131 206
Verschiedene Waaren	3 851
	Tonnen.
Hering	35 056
	Tschetwert.
Mais	35 226
Weizen	1 491
Verschiedene Waaren	143

Annähernder Werth der Nahrungs- und Genußmittel 1881 8 807 252 Rubel.

B. Rohstoffe und Halbfabrikate.

a. Spinn- und Webematerialien.

	Pud.
Baumwolle, rohe	3 080 263
Garn, verschiedenes	189 910
Jute	2 764
Shoddy	15 306
Wollabfall	41 674
Wolle, rohe	21 259
Verschiedene Waaren	2 740

b. Drogueriewaaren.

	Pud.
Alaun	31 340
Chemikalien, verschiedene	35 247
Chlorkalk	68 666
Farben, Farbholz und Farbestoffextrakte	313 731
Gummi	40 252
Harze und Balsam	25 116
Katechu und andere Gerbstoffe	116 031
Oele, verschiedene	41 552
Olivenöl	408 432
Petroleum	40 735
Salpeter	31 527
Schwefel	29 866
Soda	247 522
Verschiedene Waaren	127 196

c. Metalle, unverarbeitete.

	Pud.
Blei	92 504
Eisen in Stangen und Platten	346 070
Eisenblech	55 102
Kupfer und Kupferblech	40 018
Messing und Messingblech	51 160
Stahl	99 772
Zink	8 116
Zinn	41 060
Verschiedene	11 771⅓

d. Bau- und Brennmaterialien und verschiedene unter a, b und c nicht genannte Artikel.

	Pud.
Cement	19 843
Düngstoffe	45 682
Häute, rohe	33 018
Holz, meist Nutzholz	34 445
Holzstoff	38 470
Kreide	12 769
Leder	40 912
Papiermasse	16 108
Pflastersteine	16 900
Steinkohle	4 302 632
Talg	1 569
Thonerde	25 064
Wachs	34 399
Verschiedene Waaren	123 396
	Stück.
Ziegelsteine	587 552
	Tonnen.
Theer	921

Annähernder Werth der Rohstoffe und Halbfabrikate 61 769 992 Rubel.

C. Manufaktur- und Industriewaaren.

	Pud.
Eisenbahnschienen	213 235
Eisenfabrikate, verschiedene	212 116
Fayencewaaren	7 853
Galanterie- und Kurzwaaren	5 740
Glaswaaren	23 751
Manufakturwaaren	30 181
Maschinen und Apparate	482 434
Maschinentheile	132 876
Messing- und Kupferfabrikate	7 635
Säcke	45 225
Seife	4 696
Waffen nebst Zubehör	1 525
Verschiedene Waaren	128 122
	Stück.
Fässer, leere	1347
Uhren	5691
Verschiedene Waaren	199

Annähernder Werth der Manufaktur- und Industriewaaren 20 174 172 Rubeln.

D. Lebende Thiere.

Im Ganzen 164 Stück, im annähernden Werthe von 7130 Rubeln.

A. bis D. zusammen 90 758 546 Rubel Werth.

Von den Importartikeln gingen in Transit über Reval:

	Pud.	Flaschen.	Tonnen.	Stück.
Nahrungs- und Genußmittel	160 538½	113 507	2664	—
Rohstoffe und Halbfabrikate	575 542	—	180	—
Manufaktur und Industriewaaren	136 616	—	—	199
Summe	872 696½	113 507	2844	199

Der Gesammtwerth dieser Transitwaaren betrug annähernd 16 051 919 Rubel; somit belief sich nach Abzug dieser Summe von derjenigen des gesammten Imports der Gesammtwerth der in Reval im Jahre 1881 verzollten Waaren des Seehandels mit dem Auslande auf etwa 74 706 627 Rubel.

Nach dem Gewicht der Waaren betrug der Transithandel hiernach den 14. bis 15., nach dem Werth derselben etwa den fünften Theil des gesammten Importhandels. Zu den wichtigsten Transitwaaren gehörten: Thee, Garne, Olivenöl, Manufakte, Weine und Farben.

Die Zolleinnahmen in Reval beliefen sich im Jahre 1881 auf 5 073 540 Rubel Metall oder nach Umrechnung in Kreditrubel auf 7 610 310 Rubel.

Ausfuhr der wichtigeren Artikel zur See im Jahre 1881.

A. Nahrungs- und Genußmittel.

	Pud.
Ameiseneier	116½
Anis	1 509
Biskuit	227
Butter	11 164
Caviar	35
Cigarretten	36½
Conditorwaare (Marmeladen 2c.)	291
Hühnereier	1 852
Käse	2 322½
Kümmel	170½
Macaroni	931
Provisionen	403⅓
Senf	565
Tabaksblätter	212
Trüffeln und andere Pilze	43
Wild	605
	Tschetwert.
Buchweizengrütze	77 078
Erbsen	1 163⅓
Gerste	5 752
Hafer	695 949
Roggen	209 908
Weizen	47 290½
	Flaschen.
Likör	8 580
	Wedro.
Spiritus	153 724

B. Rohstoffe und Halbfabrikate.

	Pud.
Ammoniak	1 220
Apothekerwaaren und Droguen, verschiedene	1 288½
Bast	900
Blut, getrocknetes	10 241½
Därme	2 579
Eigelb	417
Emballage, Netze und Taue, alte	16 324
Federn	4 932
Felle und Häute	16 338
Fischleim	29½
Flachs	616 699
Garnabfälle	1 879
Gerbextrakt	388
Glycerin und Glycerinlauge	23 165⅓
Goldstaub	52½
Haarabfälle	1 187
Haare- Kuh-, Ziegen-, Kameel-	1 137⅓
„ Roß-	24 171½
„ Schweinsborsten	4 421½
Hanf	17 167
Hanfgarn	18 938
Hausenblase	245½
Heede	52 536
Hopfen	47½
Hornspitzen	1 370½
Knochen	6 258⅓
Knochenkohle	75 969
Kupfer, unverarbeitetes	1 192½
Leder, (Juchten)	752½
Leinölabfall	1 795
Lycopodium	919½
Margarin	34 530
Maschinenöl	15 750
Metallabfälle	254½
Mineralöl	5 232
Oelkuchen	150 295
Pottasche	3 080
Seidenabfälle	833⅓
Süßholz	3 803
Talg	27 961½
Wollabfälle	757
Wolle, rohe	338
Zittwersamen	26 409½
	Tschetwert.
Leinsamen	130 422½
	Stück.
Bretter	70 818

C. Manufaktur- und Industriewaaren.

	Pud.
Bücher und Bilder	826½
Eisenfabrikate, verschiedene	102
Gummischuhe	858⅓
Kuhhaarfilze	3 105
Leinenfabrikate, grobe	4 510
Stearinlichte	360
Strohhüte	23
Tapeten	190
Tauwerk	10 381⅓
	Stück.
Matten und Mattensäcke	44 120

A. bis C. zusammen annähernder Werth von 17 820 656 Rubeln.

Schiffsbewegung im Jahre 1881.

Nationalität.	Eingang. Schiffe.	Eingang. Tonnen.	Ausgang. Schiffe.	Ausgang. Tonnen.
Deutsche	155	58 507	156	59 127
Russische	243	68 581	249	69 026
Schwedische	81	24 905	73	23 989
Norwegische	93	32 896	99	37 026
Dänische	21	5 174	22	5 350
Niederländische	30	15 685	31	15 456
Französische	3	779	3	779
Britische	137	117 013	137	117 047
Oesterreichische	4	2 708	4	2 708
Nordamerikanische	4	4 398	3	3 089
Zusammen	771	330 646	777	333 597

Aus Deutschen Häfen kamen 158 Schiffe von 55 982 Tonnen, nach solchen gingen 101 Schiffe von 29 658 Tonnen.

I.]

Schanghai.

Handel und Schifffahrt im Jahre 1881.[1])

Die durch ausländische Schiffe und durch Chinesische Schiffe ausländischer Bauart vermittelte Waarenbewegung Schanghais ist seit der Eröffnung des Hafens in einer fast ununterbrochenen Mehrung begriffen, von der auch das Jahr 1881 keine Ausnahme macht, wie aus der Vergleichung folgender Gesammtwerthe mit denen des Vorjahres erhellt:

Einfuhr.	1881. Haik. Taels.	1880. Haik. Taels.	Zu- oder Abnahme. Haik. Taels.
Ausländische Waaren für Lokalbedarf	19 782 334	14 575 924	+ 5 206 410
Desgl. zur Wiederausfuhr nach Chinesischen Häfen und Japan	48 461 819	42 541 209	+ 5 920 610
Waaren Chinesischen Ursprungs für Lokalbedarf	8 576 981	7 589 731	+ 987 250
Ausfuhr.			
Waaren Chinesischen Ursprungs nach Chinesischen Häfen	29 072 485	31 233 083	— 2 160 598
Desgl. nach dem Auslande einschl. Hongkong	36 027 738	38 976 284	— 2 948 546
Gesammthandel	141 921 357	134 916 231	+ 7 005 126

Die Summe der Einfuhr ausländischer Waaren stellt sich hiernach auf 68 244 153 Haik. Taels, die Summe der Zunahme dem Vorjahre gegenüber auf 11 127 020 Haik. Taels. Von der letzteren kommen über 6 Millionen auf Opium allein; die übrigen 5 Millionen vertheilen sich ziemlich gleichmäßig auf Textilfabrikate, Metalle und die anderen Importe, insbesondere auch auf diejenigen Deutscher Manufaktur. An der Einfuhr ausländischer Waaren nach den Verschiffungshäfen derselben waren mit folgenden Werthen betheiligt:

		Haik. Taels.
Großbritannien	mit	23 386 094
Ostindien	„	26 803 699
Singapore und Straits	„	724 097
Australien	„	410 749
Europäischer Kontinent	„	2 431 330
Vereinigte Staaten von Amerika	„	3 300 312
Kanada	„	225 037
Russische Mantschurei	„	25 530
Japan	„	3 479 934
Egypten	„	4 901
Philippinen	„	8 048
Cochinchina	„	771
Siam	„	87 591
Hongkong (Transit)	„	6 441 057
Chinesische Häfen	„	914 003
		68 244 153

Am meisten gewachsen ist verhältnißmäßig der Antheil der Vereinigten Staaten von Amerika, nämlich von 2,08 pCt. im vorigen Jahre auf 4,83 pCt.

An der Wiederausfuhr ausländischer Waaren betheiligten sich die verschiedenen Bestimmungshäfen mit folgenden Werthen:

		Haik. Taels.
Nördlich von Schanghai:		
Newchwang	mit	1 518 901
Tientsin	„	8 999 644
Chefoo	„	3 005 941
Am Flusse Yangtsekiang:		
Hankau	„	12 154 449
Kiukiang	„	2 661 337
Wuhu	„	2 447 697
Chinkiang	„	8 218 701
Südlich von Schanghai:		
Ningpo	„	6 726 029
Wenchow	„	248 831
Foochow	„	603 144
Tamsui	„	12 345
Takow	„	3 134
Amoy	„	53 032
Swatow	„	19 520
Kanton	„	4 730
Ausländische, inbes. Japanische Häfen	„	1 784 384
		48 461 819

Das Prozentverhältniß der Betheiligung zeigt dem Vorjahre gegenüber keine wesentlichen Veränderungen.

Die Ausfuhr von Waaren Chinesischen Ursprungs nach Chinesischen Häfen und dem Auslande beläuft sich auf 65 100 223 Haik. Taels, 5 109 144 Haik. Taels weniger, als im Jahre 1880. Die Abnahme hat hauptsächlich Seide betroffen, deren Minderausfuhr in Folge der schlechten Ernte sich auf über 4 Millionen Haik. Taels bewerthet. Thee hat zugenommen. Von dem Gesammtwerthe der Ausfuhr kamen 35 221 536 Haik. Taels auf Wiederausfuhr von Produkten, die den Dependenzhäfen entstammen, und 29 878 687 Haik. Taels auf die im Gebiete von Schanghai selbst erzeugten Produkte. Die resp. Bestimmungsländer betheiligten sich an der Ausfuhr nach dem Auslande mit folgenden Werthen:

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1882 Th. II. Januarheft S. 24.

		Haik. Taels.
Großbritannien	mit	12 670 200
Indien	„	484 171
Singapore und Straits	„	562 559
Europäischer Kontinent	„	9 782 446
Vereinigte Staaten von Amerika	„	7 507 574
Japan	„	1 127 017
Hongkong (Transit)	„	3 375 999
Australien, Kanada, Mantschurei, Philippinen, Cochinchina, Siam, Türkei und Egypten	„	517 772
		36 027 738

Der Werth der einzelnen wichtigeren Einfuhr- und Ausfuhrartikel findet sich unten in den Tabellen 1 und 2 übersichtlich zusammengestellt. Bezüglich der Quellen der nachfolgenden Mittheilungen über die Marktlage der einzelnen Importe und Exporte wird auf das im vorigen Jahresbericht Gesagte Bezug genommen. Die Werthangaben sind in Haikuan- und Schanghai-Taels, sowie Taelcents. Tael ohne weiteren Zusatz bedeutet Schanghai-Tael. Nach neueren Durchschnittskursen ist

1 Haik. Tael = 5 Mark 80 Pf.
1 Schanghai-Tael = 5 Mark 30 Pf.
1 Mexik. Dollar = 3 Mark 85 Pf.

100 Mexikanische Dollars sind durchschnittlich = 73 Schanghai-Taels. Die Gewichte angehend, so ist 1 Pikul = 100 Kätties oder 133⅓ Pfund Englisch. In Deutscher Einheit wird 1 Pikul gewöhnlich rund auf 60 Kilogramm angenommen.

1. Einfuhr.

Opium wurde eingeführt 54898 Pikul. Die vorjährige Einfuhr mit 46 241 Pikul war aus verschiedenen besonderen Ursachen unter dem gewöhnlichen Durchschnitt geblieben; das Plus der diesjährigen weist daher nicht gerade auf vermehrten Konsum hin. Für bestes neues Malva wurde im Juli anfangs 556 Taels pro Pikul bezahlt, welche Rate gegen Ende dieses Jahres bis auf 505 Taels sank. Die Preise für Patna bewegten sich in demselben Zeitraum zwischen 480 und 460 Taels, die für Benares zwischen 464 und 444 Taels. Dieselben wurden außer von den im Ursprungslande (Indien) herrschenden Raten namentlich von den Gerüchten beeinflußt, die über eine in Aussicht genommene Erhöhung der Likin-Taxe auf Opium von Zeit zu Zeit auftauchten.

Die Chinesische Regierung ist bekanntlich seit langer Zeit bemüht, der ihr durch den sogenannten Opiumkrieg aufgezwungenen Einfuhr des Genußmittels entgegenzutreten. Man hat die Aufrichtigkeit dieser Bemühungen bezweifelt, weil die gleichzeitige Zulassung der Opiumkultur im eigenen Lande trotz des in Thesi bestehenden Verbots den Anschein erzeugt, als wolle die Regierung den Import des fremden Produkts ausschließen, um das eigene zu begünstigen und sich darin eine ergiebigere Steuerquelle zu erschließen. Allein man vergißt, daß die Durchführung jenes Verbots, so lange die ausländische Einfuhr gestattet ist, nur in einer Vermehrung der letzteren, nicht aber, worauf es doch ankommt, in einer Verminderung oder Ausrottung des Verbrauchs resultiren würde. Aus dem Berichtjahre sind zwei Momente zu erwähnen, die auf diese Frage Bezug haben. Das eine ist der zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und China vereinbarte Vertrag, wonach Amerikanischen Staatsangehörigen jede Betheiligung am Opiumhandel untersagt wird, das andere ist ein aus dem Yamên eines berufenen Vertreters der Chinesischen Regierung in die Oeffentlichkeit gelangtes Aktenstück, worin die Bekämpfung und Ausrottung des Opiumgenusses im Gegensatz zu seiner Ausbeutung als Steuerobjekt in unzweideutiger Weise als Programm der Regierung deklarirt wird. Der Werth der jährlichen verzollten Opiumeinfuhr in China beträgt durchschnittlich 40,44 pCt. des Werthes der ausländischen Einfuhr überhaupt. Rechnet man dazu den sehr bedeutenden geschmuggelten Betrag, so kann man annehmen, daß reichlich die Hälfte der gesammten ökonomischen Kraft, die das Land für den Ankauf ausländischer Erzeugnisse aufzuwenden hat, zu einem Genußmittel verbraucht wird, welches außerdem die physische und moralische Gesundheit des Volkes langsam untergräbt. Daraus läßt sich ermessen, ein wie großes handelspolitisches Interesse auch die sonst unbetheiligten, aber mit China in kommerziellem Verkehr stehenden Länder daran haben, die Opiumfrage im Sinne der Chinesischen Regierung gelöst zu sehen.

An Baumwollmanufakten wurde

		umgesetzt:		eingeführt:		waren vorräthig:
		1881.	1880.	1881.	1880.	31. Dezember 1881.
Graue Shirtings	Stück	5 315 630	5 174 809	5 768 640	4 961 934	1 319 484
T-Cloths	„	2 121 746	2 364 859	2 333 633	3 167 273	705 767
Weiße Shirtings	„	1 313 681	1 016 078	1 760 056	1 200 040	532 560
Alle Sorten Drills	„	1 066 386	806 568	1 200 102	935 664	399 049
„ „ Jeans	„	221 629	224 529	166 292	388 204	77 370
„ „ Sheetings	„	749 699	731 567	792 099	873 189	234 104
Gefärbte Shirtings	„	96 219	49 105	37 222	71 663	2 937
Brokatirte und gespottete Shirtings	„	55 044	43 370	66 244	38 862	18 242
Gefärbter Damast	„	12 916	11 935	15 038	12 716	5 355
Kattun	„	135 547	147 656	152 190	209 329	41 862
Bedruckte Twills (Köper)	„	149 088	99 712	174 347	127 655	54 749
Turkey Reds	„	377 921	270 766	430 234	285 253	91 395
Sammet	„	56 716	55 401	60 686	72 214	22 639
Fustians oder Velveteens	„	18 196	13 684	22 374	14 388	3 232
Tücher	Dutzend	291 214	257 081	504 362	341 640	201 408
Baumwollene Lastings	Stück	96 416	69 855	104 991	91 351	46 660
Musseline	„	173 187	149 900	176 838	251 290	95 899
Dimities	„	4 854	3 010	2 282	2 838	3 850
Baumwollengarn	Pikuls	20 997	17 941	23 025	22 676	8 469

Das Geschäft in Pincegoods hat, wie schon aus dem Verhältniß der vorstehenden Umsatzzahlen zu denen der Einfuhr geschlossen werden kann, günstig gelegen.

Zunächst waren die herübergenommenen Vorräthe bei den meisten Artikeln nur gering, „alte Lager" nicht vorhanden. Die Kostenpreise in Liverpool blieben beträchtlich unter vorjährigem Stand und weit fester. 8¼pfündige graue Shirtings (Dewhurst Eagle) bewegten sich dort zwischen 8 Schill. 1½ Pce. und 8 Schill. 6 Pce., 7pfündige Mexikanische T-Cloths zwischen 5 Schill. 9 Pce. und 6 Schill. 1½ Pce., während erstere im Vorjahre bis zu 9 Schill., letztere bis 7 Schill. notirt worden waren. Ein weiterer die Importeure begünstigender Umstand war die Festigkeit der Sterlingkurse, deren Veränderungen während der Hauptsaison mit unerheblichen Ausnahmen nur Bruchtheile eines Penny umfaßten. Endlich blieb auch der Chinesische Geldmarkt von den plötzlichen Schwankungen der Zinsrate mehr verschont, die in früheren Jahren so oft das Importgeschäft beunruhigt und zeitweise zum Stillstand gebracht haben.

Graue Shirtings erzielten Raten, die im Durchschnitt höher waren, als die vorjährigen und bei den niedrigen Einstandspreisen guten Gewinn gelassen haben müssen. Da Vorräthe aus dem Jahre 1880 nur mäßig und der Telegraph aus Liverpool Steigen meldete, so war die Haltung der Importeure im Anfang der Saison eine sehr feste, der sich Käufer, wenn auch nur gezwungen und langsam, anbequemt haben.

Spekulation blieb fern, es wurde nur für den wirklichen Bedarf gekauft, wovon die Folge, daß Preise in ganzer Jahresfrist nur um wenige Cents variirt haben. Wie gewöhnlich, bildete 8¼pfündige Waare den Hauptgegenstand des Konsums, und zwar vorwiegend das Mittelgut dieses Gewichts, während geringe Sorten fast unverkäuflich waren. Die leichteren Shirtings von 7 und 6 Pfund pro Stück waren rar, erstere gut gefragt und bezahlt, letztere dagegen kein ermuthigendes Resultat erzielend. Die Abnehmer unseres Centralmarktes betreffend, so ist Japan vermöge des dort herrschenden Geschäftsstillstandes abermals beträchtlich zurückgegangen und ist jetzt nahezu auf der Hälfte des Betrages seiner Einkäufe in früheren Jahren angelangt. Diese Differenz, sowie ein geringes Minus in der Abnahme einiger anderer Dependenzhäfen, wird jedoch mehr als aufgewogen durch vergrößerten Bedarf in Hankow und Tientsin, welche beiden Häfen zusammen 480 000 Stück oder gegen 20 pCt. mehr als im Vorjahre entnahmen.

Erfreulicher und stetiger Aufschwung ist bei weißen Shirtings zu bemerken. Der Konsum dieser Waare betrug im Jahre 1871 nur 354 900 Stück, stieg dann von Jahr zu Jahr allmälig fast ohne Unterbrechung und erreichte jetzt, ein Jahrzehent später, die Höhe von 1 313 700 Stück, gewiß ein schlagendes Beispiel für die Entwickelungsfähigkeit des Chinesischen Marktes. Gewebe von 64 bis 66 Reeds wurden am meisten begehrt und verhältnißmäßig am besten bezahlt; in dieser Qualität zeigten Preise kaum eine Schwankung und fügten die Käufer sich willig der festen Haltung der Importeure. Für die leichteren Gewebe von 56 Reeds war wenig Nachfrage, wie denn überhaupt der Chinesische Geschmack in Plain Cottons einen substanzielleren Charakter annimmt und die im letzten Grunde auf Täuschung des Konsumenten berechneten, durch Kleisterzusätze erschwerten Stoffe immer mehr zurückweist. Tientsin und Hankow waren auch hier die besten Kunden unseres Marktes; im Ganzen ist aber die Wiederausfuhr etwas hinter der ungewöhnlich großen Zufuhr des Jahres zurückgeblieben.

Für die bereits im vorigen Jahresbericht konstatirte Abnahme in der Marktgängigkeit von T-Cloth hat das diesjährige Geschäft im Verhältniß zum vorjährigen einen neuen Beweis erbracht; sie beträgt der Stückzahl des Umsatzes nach 243 000 oder etwa 11 pCt. Während für 7- und 8pfündige Waare die Preise sich im Wesentlichen auf angemessener Höhe hielten, konnte 6pfündige, die überhaupt ganz aus der Mode zu gehen scheint, nur mit Verlusten losgeschlagen werden, aber auch die ersteren Gewichte waren zu verschiedenen Zeiten schwer verkäuflich. 7pfündige Mexicans erreichten und erhielten sich den besten Preisstand von Oktober an, 8pfündige Mexicans waren dagegen im Anfang der Saison mehr gefragt.

Die Konkurrenz Amerikanischer Fabrikate mit den den hiesigen Baumwollenmarkt im Allgemeinen beherrschenden Manchesterprodukten beschränkt sich bekanntlich auf die drei Artikel: Drills, Jeans und Sheetings, in denen sie sich aber auch seit einer Reihe von Jahren erfolgreich und rasch fortschreitend in den Vordergrund gedrängt hat. Es ist von Interesse zu bemerken, daß die Abnahme, von der Amerikanische Drills im Jahre 1880 aus den seinerzeit angegebenen Gründen betroffen wurden, in diesem Jahre reichlich wieder gut gemacht ist, wie aus folgender Vergleichung der Umsätze ersichtlich:

		1881.	1880.
Drills:			
Englische und Holländische	Stück	597 050	513 967
Amerikanische	„	469 336	292 601
		1 066 386	806 568
Jeans:			
Englische und Holländische	Stück	180 739	183 048
Amerikanische	„	40 890	41 481
		221 629	224 529
Sheetings:			
Englische	Stück	165 485	142 873
Holländische	„	584 214	588 664
		749 699	731 537

Die durable Qualität der Amerikanischen Fabrikate ist durchaus aufrecht gehalten worden und findet immer mehr Anerkennung bei den Chinesen, wie sich dies auch in den erzielten Preisen ausspricht, die für Drills im März d. J. 3,30 Taels pro Stück erreichten und nicht wieder unter 3,7½ Taels heruntergingen. Für die ordinären Sorten Englischer 14pfündiger Waare, die früher den größeren Theil der Einfuhr ausmachte, hat — was allgemein der allmäligen Verschlechterung dieser Stoffe zugeschrieben wird — die Nachfrage gänzlich aufgehört und sind die Preise, die im vorigen Jahre sich zwischen 1,75 und 2,10 Taels pro Stück gehalten hatten, auf den niedrigsten, bisher dagewesenen Stand, 1,45 bis 1,95 Taels, gesunken. Bessere Sorten Englischen Ursprungs kommen jetzt auch in einer Nachahmung der Amerikanischen Packung an den Markt und waren leicht verkäuflich; ebenso erzielten Holländische Geldermanns höhere Raten, wie im Vorjahre. Das Geschäft in Jeans war durchweg unbefriedigend. Vorzüglich gilt dies von den geringeren Sorten Englischen Fabrikats, die von 1,40 auf 1,20 Taels fielen, aber auch die besseren Gewebe Amerikanischen und Holländischen Ursprungs erfreuten sich keines lebhaften Absatzes. In Englischen Sheetings waren die Umsätze nicht unbedeutend, doch läßt die Nachfrage auch hier für ordinäre Qualitäten immer mehr nach, während Amerikanische Waare ohne Schwierigkeit zu guten Raten zu placiren war.

In den meisten, unter der Bezeichnung Fancy Cottons zusammengefaßten bedruckten und gefärbten Baumwollen hat der Umsatz zugenommen. Bei Turkey Reds ist eine Vermehrung desselben um über 100 000 Stück zu bemerken, was um so auffallender, als der Reexport dieser Stoffe nach Japanischen Häfen, die früher Hauptkäufer waren, ganz zurückgegangen ist. Größte Abnehmer in diesem Jahre waren die beiden nördlichen Häfen Chefoo und Tientsin mit

zusammen 139 000 Stück; auf sie folgen die Yangtsehäfen; die eigene Konsumtion in Schanghai war nicht bedeutend. In Sammet war die Nachfrage in Folge des Ausbleibens Japanischer Käufer recht schwach, und die Tendenz der Preise retrograd, der Umsatz jedoch etwas größer, als im Vorjahre, da der bereits damals konstatirte Bedarf für Hankow und Umgegend andauerte. Die für Türkey Reds, Kattune, Musseline und bunte Tücher bezahlten Raten vergleichen sich nicht immer vortheilhaft mit den vorjährigen, doch wäre es gewagt, wenn man nicht auch die jeweiligen Einstandspreise kennt, deswegen über das Geschäftsresultat in jenen Artikeln ein ungünstiges Urtheil zu fällen. Bei bunten Tüchern ist noch zu bemerken, wie sehr die diesjährige Einfuhr den Konsum überstiegen hat, daher die großen Vorräthe am Ende des Jahres.

Baumwollengarn endlich war das ganze Jahr gut gefragt, und scheint auch fernerhin Zunahme zu versprechen.

An Wollenmanufakten wurde

	umgesetzt:		eingeführt:		war vorräthig am
	1881.	1880.	1881.	1880.	31. Dezbr. 1881.
Spanish Stripes ..... Stück	51 230	49 265	50 459	63 427	13 362
Tuch-Medium, Broad, Russische ..... „	38 875	37 966	39 462	48 216	18 290
Kamelots ..... „	141 141	107 397	165 075	115 102	42 008
Long Ells ..... „	100 275	88 341	97 079	98 755	37 360
Lastings ..... „	91 129	66 838	115 327	71 763	37 549
Krepp Lastings ..... „	7 712	6 022	1 859	14 134	4 240
Ungemusterte Lustres und Orleans ..... „	11 511	12 946	8 866	18 768	3 500
Gemusterte „ „ „ ..... „	169 419	144 940	152 750	226 971	88 347
Krepp „ „ „ ..... „	2 599	4 167	3 001	4 285	700
Blankets (Decken) ..... Paar	—	—	13 546	4 958	—
Flanelle ..... Stück	—	—	5 540	8 120	—

Die zu Anfang d. J. für diese Geschäftsbranche bestehenden günstigen Aussichten sind in keiner Weise durch den weiteren Verlauf gerechtfertigt worden. Schon seit Ende Februar ließ der Eifer der Käufer bedenklich nach, im Spätherbst waren die meisten Notirungen so tief, wie kaum je zuvor und blieben für mehrere Artikel beträchtlich unter dem Kostenpreis im Manufakturlande. Eine Vergleichung der niedrigsten und höchsten Raten des Berichtjahres für die wichtigeren Wollenmanufakte mit denen der beiden Vorjahre ist unter diesen Umständen nicht ohne Interesse.

	1881. Taels.	1880. Taels.	1879. Taels.
Kamelots (assortirt), pro Stück:			
Minimalrate	9,70	11,10	10,90
Maximalrate	11,80	12,10	11,80
Tuch, Medium u. Broad, pr. Yard:			
Minimalrate	1,20	1,20	1,20
Maximalrate	0,65	0,65	0,65
Spanish Stripes (assort.), pr. Stück:			
Minimalrate	0,49½	0,54⅜	0,54
Maximalrate	0,56	0,59¼	0,57
Long Ells, Scharlach, pro Stück:			
Minimalrate	5,51	5,90	5,97½
Maximalrate	5,98	6,54	6,68
Lastings, Schwarz, pro Stück:			
Minimalrate	9,85	9,75	9,35
Maximalrate	10,81	11,47	10,95
Gemusterte Orleans (Gut Mittel) pro Stück:			
Minimalrate	2,40—85	2,80	2,40
Maximalrate	2,80—3,15	3,35	3,25

Mit Ausnahme von ungemusterten und Krepp-Lustres waren die Umsätze in sämmtlichen Artikeln größer, als im Vorjahre. Es hatten sich mehrfach Kombinationen Chinesischer Spekulanten gebildet, welche die niedrige Preislage benutzten, um Vorräthe einzukaufen und bis zu besserem Markte zu halten. Hieraus läßt sich folgern, daß die traurigen Geschäftsresultate hauptsächlich Folge einer Ueberführung sind und nicht in abnehmendem Bedarf ihren Grund haben. Der Umstand, daß fast sämmtliche Wollenmanufakte nur auktionsweise losgeschlagen werden, erschwert schon seit Jahren die Herstellung des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage.

In Tuchen macht besonders Sommerfeld ein regelmäßiges und bedeutendes Geschäft in Schanghai bezw. China überhaupt, wo etwa 80 pCt. sämmtlicher dortiger Erzeugnisse ihren Absatz finden sollen. Das Produkt der im vorigen Jahresbericht erwähnten, unter Deutscher Leitung in Lanchowfu (Provinz Kansu) errichteten Tuchfabrik hat unsern Markt bisher nicht berührt. Hiesige Fachleute sprechen sich jetzt dahin aus, daß dasselbe weder dem Preise noch der Qualität ein Konkurrenzartikel von Bedeutung gegenüber den besseren Geweben ausländischer Manufaktur werden könne. Auch wird behauptet, das Unternehmen habe nicht nur mit Mängeln des Rohmaterials, sondern auch mit anderen Schwierigkeiten zu kämpfen, die in der Weitläufigkeit der Chinesischen Leitung und der Uneinigkeit der Deutschen Arbeiter lägen und einen völligen Stillstand derselben herbeizuführen drohten. — Die Aussichten für die nächste Zukunft des Marktes in Deutschen Tuchen sind nicht besonders günstig, da sich bedeutende Vorräthe, um die Hälfte mehr als 1880, angesammelt haben. Nach der Stockliste der Handelskammer sollen sich dieselben bei Mediumtuchen Ende d. J. auf 18 290 Stück, nach anderweitigen Berechnungen, die größeres Zutrauen verdienen, weil die von der Handelskammer gemachten Angaben nicht immer vollständig sind, sogar auf etwa 25 000 Stück belaufen haben. Diese Fakten enthalten eine ernste Warnung vor Ueberstürzung in neuen Aussendungen. Als besonders schädlich für den Ruf Deutscher Tuche haben sich die seit einigen Jahren importirten Stoffe erwiesen, welche in ihrem Aussehen den in Deutschland fabrizirten imitirten Russischen Tuchen gleichen, aber als geringste Shoddywaare mit aufgeklebten Scheerhaaren genau genommen auf einen Betrug des Konsumenten hinauslaufen. Sie fanden anfangs reißenden Abgang, weil sie um 7 Taels pro Stück wohlfeiler als echte Wollenfabrikate verkauft wurden, werden jetzt aber überall zurückgewiesen und haben als „lie cargo“ Lügenwaare, wie die Chinesen sie bezeichnend nennen, manche sonst beliebt gewesene Fabrikantenmarke ganz in Verruf gebracht. Die in obiger Zusammenstellung mitgetheilten Minimal- und Maximalraten der drei letzten Jahre zeigen bei Tuchen gar keine Veränderung. Es hat dies weniger seinen Grund in einer völligen Stabilität der Marktpreise, als darin, daß

jetzt dieser Artikel ganz vorwiegend auf dem Wege des Lieferungskontraktes bezogen wird, daher die öffentlichen Notirungen mehr einen nominellen Charakter annahmen. Der Chinesische Käufer pflegt feste Ordres zu einem in hiesiger Valuta bestimmten Preise zu geben, auf einmal vielleicht mehrere Tausend Stück umfassend, die dann im Laufe des darauf folgenden Jahres ratenweise monatlich geliefert, aber auch, wenn mustermäßig, sogleich abgenommen und bezahlt werden müssen. Da der Chinese den Markt besser zu beurtheilen vermag, als der Ausländer, und ihm selbst bei einer Verschlechterung der Konjunktur Abzugskanäle offen stehen, die diesem verschlossen bleiben, so werden auf gedachtem Wege in der Regel günstigere Preise erzielt, als wenn die Tuche auf offenem Markte gehandelt würden. Dabei ist, abgesehen von sinkenden Kursen oder von hie und da entstehenden Abnahmeschwierigkeiten, eigentlich jedes Risiko, freilich auch die Chance außerordentlichen Gewinns für den Fabrikanten, wie für seinen auf den Kommissionsverdienst beschränkten hiesigen Agenten, beseitigt. Ueber die jetzt für Tuche in China zu erzielenden Preise wird viel geklagt, nichtsdestoweniger aber weiter bestellt und jede Bestellung gerne angenommen. Daß das Geschäft also noch immer Nutzen läßt, ist evident und mag dies zum Theil seinen Grund in der Promptheit der hiesigen Abwickelung haben, welche es ermöglicht, den Gegenwerth einer Aussendung zu remittiren, ehe noch (bei den im Wollengeschäft üblichen 9- bis 12monatlichen Krediten) das Rohmaterial bezahlt ist, aus dem die Tuche gemacht wurden.

Für wollene Decken und Flanelle, letztere zum größten Theile aus Deutschland, waren die Notirungen fast unverändert.

	Januar: pro Pfund. Taels.	Dezember: pro Pfund. Taels.
Wollene Decken (8pfündige, Scharlach, Grün, assortirt) ordinäre	0,20 bis 0,25	0,20 bis 0,25
Wollene Decken (desgl.) gute	0,28 „ 0,33	0,28 „ 0,34
	pro Yard. Taels.	pro Yard. Taels.
Weiße Flanelle, ganz Wolle	0,30 bis 0,36	0,30 bis 0,36
„ „ halb „	0,18 „ 0,22	0,18 „ 0,22

Stangeneisen, Schwedisches	pro	Pikul	Taels
„ Englisches (Staffordshire)	„	„	„
„ Belgisches Nr. 1	„	„	„
Nageleisen, Dawes	„	„	„
„ Staffordshire	„	„	„
„ Belgisches Nr. 1	„	„	„
Eisen in Blöcken	„	Tonne	„

Für Eisendraht — ein hervorragend Deutscher Artikel — wurde bezahlt:

	April pro Pikul.	Dezember pro Pikul.
Nr. 11/21 kleine Fässer Taels	5,25 bis 5,50	3,80 bis 3,85
„ 14/25 „ „ „	5,50 „ 5,75	4,20 „ 4,70
„ 10/25 „ „ „	5,30 „ 5,50	4 „ 4,35

Altes Eisen, als Ballast herausgelegt, hat in den letzten Jahren bei den sparsamen Chinesen, die jeden Abfall auszunutzen verstehen, seiner Wohlfeilheit wegen, lebhaften Absatz gefunden. Man bezahlte dafür je nach dem Sortiment 1,20 bis 2 Taels pro Pikul; am beliebtesten sind alte Hufeisen, dann Kesselplatten, Drahtseil ꝛc.

In Blei hat das Geschäft die umgekehrte Entwickelung genommen, wie Eisen. Die am Anfang d. J. unbedeutenden Vorräthe

An Metallen wurde eingeführt:

		1881.	1880.	Vorräthe am 31. Dezbr. 1881.	
Kupfer in Stangen, Bleche, Nägeln, Draht u. verarbeitet	Pikuls	11 396	9 857	—	
Eisen in Stangen	„	80 217	165 695	Pikuls	26 951
Nageleisen	„	227 913	322 516	„	73 691
Eisen in Mulden u. Gänsen	„	99 944	67 257	Tonnen	1 155
Altes Eisen	„	148 046	185 101	—	
Eisendraht	„	37 710	24 653	—	
Andere Sorten Eisen	„	25 324	42 126	Tonnen	341
Blei (hauptsächl. in Mulden)	„	205 324	94 220	Pikuls	84 086
Zinn	„	70 596	45 662	Kisten Zinnplatten	12 835
Quecksilber	„	1 538	1 177	Pikuls	351
Zinktafeln	„	3 799	1 422	—	
Yellow Metal und Nägel	„	7 182	4 410	—	
Stahl	„	15 632	19 544	Pikuls	3 710
Spelter	„	11 398	2 098	—	
Anker und Ketten	„	6 708	9 169	—	
Metallwaaren	Werth: Taels	305 108	180 516	—	

Unverarbeitetes Japanisches Kupfer verkaufte sich im Anfang d. J. mit 17,50 bis 17,75 Taels pro Pikul, sank dann aber sehr allmälig auf 15 bis 16,80 Taels, zu welchen Preisen die Vorräthe am Ende d. J. geräumt waren. Kupferbleche, für welche wegen der großen Schifffahrt Schanghais ein bedeutender Bedarf in den Docks ist, stiegen umgekehrt von 19,50 auf etwa 21 Taels pro Pikul.

Eisen verharrte in der zu Ende des Vorjahres notirten Depression bis Anfang April, wo wenigstens für Nageleisen eine kleine Besserung eintrat, welche durch die späterhin folgenden telegraphischen Nachrichten über steigende Konjunktur in den Ursprungsländern noch unterstützt wurde. Da die Zufuhr sich in mäßigen Grenzen hielt, so konnten die aus dem Vorjahre übernommenen großen Lager Nageleisen bis Mitte d. J. ungefähr zur Hälfte geräumt und dann noch weiter bis auf die mäßige für das Jahresende oben angegebene Zahl reduzirt werden. Die Preise der verschiedenen Eisensorten vergleichen sich mit den vorjährigen folgendermaßen:

April				Dezember			
1881.		1880.		1881.		1880.	
3,20 bis	3,30	3,25 bis	3,40	3 bis	3,05	3 bis	3,20
1,85 „	1,90	2,20 „	2,40	2,80 „	3,05	1,70 „	1,95
1,55 „	1,65	2,15 „	2,25	1,50 „	1,60	1,55 „	1,65
2,10 „	2,15	2,35 „	2,40	2,10 „	2,15	1,90 „	2,00
1,90 „	1,95	2,30 „	2,35	1,95 „	2	1,85 „	1,90
1,75 „	1,80	2,20 „	2,25	1,77½ „	1,80	1,75	
19 „	20,50	21 „	24,50	16 „	19	19 „	20,50

wurden durch übermäßige Zufuhr im Februar und März so gesteigert, daß Mitte des Jahres über 40 000 Pikul der Abnehmer harrten und schließlich die doppelte Zahl in das neue Jahr hinübergenommen wurde. Demzufolge haben die Preise einen erheblichen Rückgang erfahren; Deutsches Blei (Hole-Chop) von 4,25 bis 4,40 Taels auf 4,15 bis 4,20 Taels pro Pikul, Englisches und Französisches von 4,35 bis 4,40 Taels auf 4,20 bis 4,25 Taels und die allgemeinen Geschäftsresultate müssen unbefriedigend geblieben sein.

Von den übrigen Metallen haben noch Stahl, dessen Preise gleichfalls eine rückgängige Tendenz (von 3,10 bis 3,40 Taels pro Pikul auf 3 bis 3,20 Taels) zeigten, und Zinktafeln, die vielfach aus Schlesien (Marke Lipine) bezogen werden und deren Einfuhr sich in diesem Jahre mehr als verdoppelt hat, ein besonderes Interesse

für Deutschland. — In Metallwaaren ist mit Ausnahme der unten zu besprechenden Messingknöpfe Deutsches Fabrikat wenig am Markt.

Von anderen Importartikeln, die für das Europäische Geschäft in Betracht kommen, sind noch die folgenden besonders hervorzuheben.

Es wurden eingeführt:

		1881.	1880.
Steinkohle	Tonnen	216 059	184 941
Petroleum	Gallonen	3 871 000	3 225 980
Farben	Kolli	25 224	11 595
Zündhölzer	Groß	1 216 118	1 071 060
Nähnadeln	Tausend	1 383 450	1 060 638
Schwefelsäure	Pikuls	22 543	20 976
Uhren	Stück	56 713	44 126
Taschenuhren	„	13 668	11 157
Seife	Kisten	144 397	92 020
Stearinlichte	„	9 445	26 547
Lampen und Brenner	Stück	86 143	523 056
Fensterglas	Kisten	42 303	39 824
Messingknöpfe	Groß	229 064	143 574
Regenschirme	Dutzend	8 824	9 559
Feuersteine	Pikuls	36 854	59 137
Ultramarin	„	3 333	2 317

Die Preise für Cardiff-Kohle standen in diesem Jahre erheblich niedriger, wie im Vorjahre. Von 8 Taels pro Tonne fielen dieselben seit dem Frühjahre allmälig bis auf 6 Taels in den Monaten August bis November und stiegen dann nicht wieder höher, als 7,25 Taels. Amerikanische Anthrazitkohle wurde mit 9 bis 10 Taels; Newcastle mit 5,50 bis 8 Taels; Sydney mit 6,50 bis 8,50 Taels; Takashima (Japan) mit 4,50 bis 5 Taels; Formosakohle endlich mit 3,70 bis 4,50 Taels pro Tonne bezahlt. Deutsches Produkt war nicht am Markt; der Konsum an Kohle beschränkt sich fast ausschließlich auf die Schifffahrt, da die für Haushaltungszwecke und industrielle Anlagen verwendeten Quantitäten bis jetzt wenig ins Gewicht fallen.

Die Einfuhr von Petroleum hat zwar gegenüber dem Vorjahre erheblich (um 645 020 Gallonen) zugenommen, aber doch die frühere Höhe nicht wieder erreicht. Es hat dies keineswegs seinen Grund in einer Verringerung des Konsums, dessen stetiges Steigen vielmehr keinem Zweifel unterliegt, sondern in der Ueberspekulation, welche sich namentlich im Jahre 1879 dieses Artikels bemächtigt hatte. Die Preise im Platzgeschäft standen zu Anfang d. J. auf 1,67 bis 1,70 Taels, für schwimmende Waare auf 1,40 bis 1,45 Taels pro Kiste; die ersteren fielen dann bis auf 1,37 Taels im Monat Mai und schlossen nach mannigfachen Schwankungen im Dezember ziemlich fest mit 1,50 Taels, so daß 1,45 bis 1,50 Taels als durchschnittliche Notirung zu betrachten sein wird. Die unverkauften Vorräthe am 31. Dezember 1881 betrugen 155 662 Kisten.

Anilinfarben und Ultramarin. Die Notirungen, welche am Schlusse des Vorjahres bestanden, blieben ziemlich unverändert bis zum April d. J., wo vermehrte Nachfrage eine Preissteigerung hervorrief. Allein schon zwei Monate später hatte eine solche Ueberführung des Marktes stattgefunden, daß das Geschäft beinahe zum Stillstand kam. Inhaber suchten zwar die Vorräthe zu halten, mußten schließlich doch nachgeben und seit Ende September bis Jahresschluß zu beträchtlich reduzirten Raten verkaufen. Folgendes sind die Notirungen für die einzelnen Farbstoffe, die für die Zeit von April bis September und von da bis Dezember als maßgebend zu erachten waren:

				April. Taels.			September. Taels.		
Magenta	in 2 Unzen-Flaschen	pro	Flasche	0,16	bis	0,21	0,14	bis	0,21
„	„ 8 „ -Büchsen	„	Büchse	0,45	„	0,80	0,40	„	0,75
Wasserlösliches Blau	„ 2 „ -Flaschen	„	Flasche	0,20	„	0,60	0,15	„	0,52½
„ „	„ 8 „ -Büchsen	„	Büchse	0,50	„	0,65	0,50	„	0,67
Meadow- und Krystall-Grün	„ 2 „ -Flaschen	„	Flasche	0,40	„	0,80	0,35	„	0,55
Wasserlösliches und Nacht-Grün	„ 2 „	„	„	0,25	„	0,40	0,20	„	0,30
Methyl China-Grün	„ 2 „	„	„	0,16	„	0,28	0,14	„	0,20
„ „	„ 8 „ -Büchsen	„	Büchse	0,45	„	0,70	0,30	„	0,50
Eosin und Scharlach	„ 2 „ -Flaschen	„	Flasche	0,20	„	0,50	0,14	„	0,40
Violet	„ 2 „	„	„	0,20	„	0,30	0,15	„	0,23
„	„ 8 „ -Büchsen	„	Büchse	0,45	„	0,75	0,50	„	0,60
Schweinfurter Grün		„	Pikul	17	„	21	17	„	20,50
Ultramarin		„	„	8,25	„	8,50	7,50	„	8,25
Berliner Blau		„	„	40	„	45	40	„	45

Was im vorigen Jahresberichte über die Schwierigkeit der für Deutschland so wichtigen Farbenbranche und die Gefahr einer Ueberführung gesagt wurde, findet in erhöhtem Maße auf das diesjährige Geschäft Anwendung. Die Einfuhr hat sich mehr als verdoppelt, den natürlichen Bedarf des Marktes offenbar weit übersteigend. Die Folge war, daß zahlreiche Kontrakte seitens der Chinesen wegen der kleinsten Mängel oder Abweichungen vom Muster aufgeworfen beziehungsweise gebrochen wurden, wofür immer nur in seltenen Fällen voller Regreß zu erlangen ist. In der zweiten Jahreshälfte mehrten sich sodann noch die gezwungenen oder Auktionsverkäufe à tout prix und übten einen weiteren Druck auf die Preise aus. Die Vorräthe bei Jahresschluß sowohl in erster wie zweiter Hand waren so bedeutend, daß eine Besserung der Geschäftslage so bald nicht zu erwarten ist, obgleich der steigende Konsum dieser Waare im Allgemeinen zu günstigen Aussichten berechtigt.

Die Einfuhr von Zündhölzern hat um 145 058 Groß zugenommen, woran namentlich Deutsches Fabrikat betheiligt gewesen sein dürfte. An Preisen wurden bezahlt pro Kiste von 50 Groß:

		Januar.	Mai.	September.	Dezember.
Für Schwedische (Black Dip.)	Taels	17 bis 18,50	17 bis 19	15,50 bis 18	15 bis 18
„ „ (Red Dip.)	„	—	18 „ 19,50	18 „ 20	18 „ 19
„ Paraffin	„	—	21 „ 23	21 „ 23,50	21 „ 26
„ Japanische	„	10,50 bis 17,50	12 „ 16,50	12 „ 16,50	10 „ 13
„ Vienna Brillant	„	20 „ 21	20,75 „ 21,50	20 „ 21,50	19 „ 19,75

Die Nachfrage nach Schwedischen Black Dips (schwarze Köpfe, 4 Medals Chop), bisher die beliebteste Marke, hat im Laufe des Jahres erheblich abgenommen, und waren dieselben oft nur zu gleichen Preisen verkäuflich, wie die schlechte Japanische Contrefaçon des Artikels. In Aufnahme gekommen und gut bezahlt sind dagegen Schwedische Red Dips und Paraffin. Auch Vienna Brillants haben gut gelegen, waren jedoch seit September schwerer zu begeben. Die Konkurrenz der Japanischen Waare mit den Europäischen Fabrikaten hat sich neuerdings nicht mehr so fühlbar gemacht, da die Chinesen einzusehen scheinen, daß Wohlfeilheit die Mängel der Qualität nicht ersetzen kann; der Import davon ist von etwa 400 000 Groß im Jahre 1880 in diesem Jahre auf 120 011 Groß gesunken. Zündhölzer werden größtentheils auf Indent-Kontrakte importirt. Beispiele unreeller Lieferung aus Deutschland sind vorgekommen. In einem solchen Falle war offenbar, um bei der Ausführung des Kontrakts zu sparen, eine schlechtere Zündmasse gewählt oder zu frisches Holz genommen worden, denn die erstere brannte ab, ohne daß letzteres Feuer fing, außerdem blieb die Aufmachung weit hinter dem Muster zurück.

Eine ebenso stetige Zunahme wie Zündhölzer, zeigt der gleichfalls vorwiegend Deutsche Artikel Nähnadeln, in diesem Jahre wieder um 323 812 Tausend. Die Preise blieben gleichmäßig und im wesentlichen auf demselben Stande, wie bei Schluß des Vorjahres; im Herbst jedoch erfuhren sie eine Veränderung, die aus folgender Zusammenstellung ersichtlich ist:

	Januar bis September. Taels. (pro Kiste à ½ Million.)	September bis Dezember. Taels.
Darners, 2¾ Engl. Zoll	140 bis 155	140 bis 155
Nr. 1 bis 5, ovale Oehre, Gold, beste, in Zinndosen	95 „ 125	100 „ 135
„ Gold-Oehre, in Papierschachteln	110 „ 115	100 „ 110
„ Gold-Oehre, in Zinndosen	90 „ 105	80 „ 92,50
„ Silber-Oehre, in Papierschachteln	85 „ 90	85 „ 90
Nr. 1 bis 5, Silber-Oehre, in Zinndosen	60 bis 85	60 bis 87,50
„ blaue Oehre, in Papierschachteln	95 „ 100	92,50 „ 97
„ blaue Oehre, in Zinndosen	70 „ 85	70 „ 85

Bei den bekannten Vorzügen der Englischen Nadelmanufaktur ist es selbstverständlich, daß Deutsches Fabrikat nur vermöge seiner größeren Wohlfeilheit so bedeutenden Eingang in China gefunden hat, wo der Bedarf an geringeren Sorten vermöge der Natur der hier vorkommenden Näharbeiten zu überwiegen scheint. Allein, obgleich es gewiß völlig zulässig ist, einem derartigen Bedarf entgegenzukommen, so muß doch die Industrie davor gewarnt werden, das Streben nach Billigkeit auf Kosten der Qualität so weit zu treiben, daß schließlich auch den gewöhnlichsten Anforderungen an Güte und Brauchbarkeit des betreffenden Fabrikats nicht mehr genügt wird. So erwähnt ein kürzlicher zollamtlicher Bericht aus Newchwang eines Musters von Nähnadeln, die sich so leicht in der Hand verbogen, daß sie aus Blei gemacht erschienen und ihre Unverwendbarkeit zum Nähen evident war. Es kann nicht ausbleiben, daß durch derartige Sendungen, deren schließlicher Vertrieb auf Betrug des Konsumenten hinausläuft, ein ganzes Industriegebiet in Mißkredit geräth, und es gereicht den Fabrikanten nicht zur Entschuldigung, wenn auch solche Waaren, so lange das Mißtrauen noch nicht weiter um sich gegriffen hat, willige Käufer finden. Nähnadeln, unter welchen sich solche ohne Oehre und Spitzen befinden, wie hiesige Firmen sie nicht selten empfangen, dürften mit dem gedachten Falle, in dem das Ursprungsland übrigens nicht ausdrücklich genannt wird, auf einer Stufe stehen.

Die Zufuhr des Jahres in Seifen hat um 52 375 Kisten zugenommen, ohne daß darum die Geschäftslage des Artikels als durchweg befriedigend zu bezeichnen wäre, da die Preise eher eine rückgängige Tendenz zeigten. Es wurde bezahlt für:

	Januar.	Juli.	Dezember.
Liverpool, pro Kiste von 28 Pfund	Taels 0,72½ bis 0,75	0,70 bis 0,77½	0,67½ bis 0,72½
Glyzerin, „ „ „ 3 Dutzend	„ 0,30 „ 0,40	0,28 „ 0,38	0,28 „ 0,38
Honig, „ „ „ 6 „	„ 0,55 „ 0,80	0,55 „ 0,80	0,55 „ 0,80
Windsor, „ „ „ 1 „	„ 0,15 „ 0,20	0,15 „ 0,20	0,15 „ 0,20

Namentlich für die Deutschen Artikel, das ist Fancy-, Glyzerin- und Honigseife, lag der Markt am Ende d. J. recht ungünstig, und herrschte bei den Chinesen in Folge ungewöhnlicher Konkurrenz unter den Verkäufern die Meinung vor, daß die Raten weiter zurückgehen würden. Mit der ordinären gelben Liverpooler Seife konkurrirt jetzt ein Australisches und ein Japanisches Fabrikat. Versuche, dieselbe auch in Deutschland herzustellen, haben keinen Erfolg gehabt, da das Rohmaterial (Palmöl) dort nicht so wohlfeil zu beschaffen ist.

Der Verbrauch von Stearinlichten ist hier, wie überall im Osten, mit dem weiter um sich greifenden Konsum von Petroleum in stetiger Abnahme begriffen, wie auch der gegen das Vorjahr um über 17 000 Kisten zurückstehende diesjährige Import zeigt. Die Preislage trägt das gleiche Gepräge abnehmender Nachfrage:

	Januar.	Juli.	Dezember.
9 Unzen 6 Dr. galten	Taels 1,47½ bis 1,55	1,35 bis 1,40	1,25 bis 1,35
10 „ 6 „ „	„ 1,60 „ 1,65	1,40 „ 1,45	1,30 „ 1,40
11 „ 6 „ „	„ 1,70 „ 1,75	1,55 „ 1,60	1,45 „ 1,55

Daß auch die Einfuhr von Lampen in diesem Jahre so erheblich abgenommen hat, dürfte wohl weniger einer Verminderung des Konsums zuzuschreiben, als auf Rechnung der Ueberführung des Artikels in den Vorjahren, und auf vermehrte Konkurrenz Chinesischer Industrieprodukte zu setzen sein.

Sehr bedeutend ist dagegen die Zunahme in den für die Lüdenscheider Industrie besonders in Betracht kommenden vergoldeten und versilberten Messingknöpfen; sie betrug in diesem Jahre nicht weniger, als 85 510 Groß. Am meisten gefragt waren die kleineren Nummern 2 bis 6, für die auch die Preise am besten gehalten wurden, während Nr. 0 bis 1 gegen das Ende des Jahres beträchtlich zurückgingen. Notirungen waren pro Kiste von 100 Groß:

	Januar.		Juli.		Dezember.
Nr. 0	Taels 65 bis 80		60 bis 80		55 bis 67,50
„ 1	„ 55 „ 65		55 „ 65		50 „ 57,50
„ 2	„ 40 „ 50		45 „ 55		40 „ 47,50
„ 3	„ 37,50 „ 45		42,50 „ 50		37,50 „ 42,50
„ 4/5	„ 30 „ 37,50		35 „ 42,50		35 „ 40

Der Zoll auf Messingknöpfe ist ein fester spezifischer und beträgt 5,50 Haik. Taels pro Kiste von 100 Groß. Wegen der Höhe dieses Satzes, der allerdings leicht 10 bis 20 pCt. von dem Werthe geringerer Sorten ausmachen kann, sind mehrfache Anfragen und Beschwerden aus Deutschland hierher gelangt, ausgehend von der irrigen Annahme, daß die Chinesische Regierung nicht berechtigt sei, höhere Zölle als 5 pCt. von dem Werthe ausländischer Waaren zu erheben, und aus diesem Grunde sogar Rückzahlung des vermeintlich unrechtmäßiger Weise erhobenen Zolles beanspruchend. Richtig ist nur, daß der Vertragstarif einen allgemeinen fünfprozentigen Werthzoll für alle nicht besonders tarifirten Güter statuirt und daß thatsächlich auch die besonderen (spezifischen) Tarifsätze auf einer Basis vereinbart wurden, welche zur damaligen Zeit 5 pCt. von dem Werthe entsprach oder doch entsprechen sollte. Messingknöpfe kamen nun früher nicht oder nur selten in den geringen, wohlfeilen Qualitäten, die den Haupttheil der gegenwärtigen Einfuhr bilden, an den Markt, ferner ist es erst neuerdings üblich geworden, jede Nummer oder Größe besonders in einer Kiste von 100 Groß zu verpacken, statt dieselben zu assortiren. So erklärt es sich, daß der ursprünglich richtig festgesetzte Zoll jetzt allerdings eine Unbilligkeit enthält, deren Beseitigung aber nur auf dem Wege einer allgemeinen Revision des Vertragstarifs versucht werden könnte.

Das Geschäft in Regenschirmen war durchweg leblos, und gewährte auch am Ende des Jahres bei wohl versorgtem Markte wenig Aussicht auf Besserung. Die meist nur als nominell zu betrachtenden Notirungen blieben während der ganzen Periode unverändert, nämlich:

		Taels.
schwarzseidene	12 Bahnen, pro Dutzend	15 bis 21
Alpakka, schwarze	12 „ „ „	4,50 „ 6
baumwollene, assort. Farben	12 „ „ „	3 „ 5

Der Import hat gegen das Vorjahr um 735 Dutzend abgenommen. Wohlfeile Japanische Schirme, deren Kostenpreis sich nur auf 30 Japanische Sen = etwa 80 Pfennig Deutsche Währung pro Stück stellt, werden hier etwa 350 000 Stück pro Jahr verkauft.

Fensterglas (fast nur Belgische Waare) erzielte im Anfang des Jahres pro Kiste von 100 Quadratfuß in besten Sortimenten 2,20 bis 2,30 Taels, in guten 2,10 bis 2,20 Taels. Zu Ende des Jahres waren die Raten um 40 Cents für erstere und 30 Cents für letztere höher.

Feuersteine gelangen in ziemlichen Quantitäten als Ballast hierher. Die Preise bewegten sich zwischen 0,30 und 0,50 Taels pro Pikul. Der bedeutende Import erklärt sich daraus, daß der Artikel in der Chinesischen Glasfabrikation zur Verwendung kommt.

Den allgemeinen Geschäftsbetrieb im Importhandel angehend, so ist aus dem Berichtjahre nichts Besonderes zu erwähnen. Das Prozentverhältniß des auktionsweisen Absatzes von Textilfabrikaten zu dem gesammten Umsatze darin ist sich ungefähr gleich geblieben; derselbe bezifferte sich auf 1 312 220 Stück, gegen 1 309 300 Stück im Vorjahre, und zwar wurden Wollenmanufakte mehr, Baumwollenmanufakte dagegen weniger als im Jahre 1881 auf dem gedachten Wege begeben. Bei den übrigen Stapelartikeln der Einfuhr kommen Auktionen nur ausnahmsweise vor, beschädigte oder fehlerhafte Waare natürlich abgerechnet, die stets unter den Hammer gebracht wird.

2. Ausfuhr.

Seide. Das die vier ersten Jahresmonate ausfüllende Geschäft in dem Produkt der Saison 1880/81 bot keine besonderen Eigenthümlichkeiten. Nachrichten über zunehmenden Umsatz in den Londoner und Lyoner Lagern im Anfang Januar belebten auch hier die bis dahin im Sinken begriffene Konjunktur derart, daß um diese Zeit der höchste Preisstand der Saison mit 357½ Taels pro Pikul Blue Elephant Chop erreicht wurde. Derselbe dauerte an ohne erhebliche Schwankungen bis Ende März, wo Inhaber sich einen Rückgang um etwa 20 Taels gefallen lassen mußten. Nur beste Chops Nr. 4 Tsatlee erreichten ihrer außerordentlichen Seltenheit wegen schließlich wieder 355 bis 360 Taels. Während die Saison 1879/80 durch die im vorigen Jahresberichte näher spezifizirten außerordentlichen Preisschwankungen eine unerwünschte Auszeichnung erhalten hatte, sind die Fluktuationen des im Mai 1881 schließenden Seidenjahres in mäßigen Grenzen geblieben, und es kann angenommen werden, daß dementsprechend die Verschiffungen weder in großen Verlusten noch in brillantem Gewinn resultirt haben. Quantitativ erreichte der Export aus Schanghai vermöge einer überreichen Ernte die größte bis jetzt dagewesene Zahl. Derselbe vergleicht sich unter Ausschluß der Ausfuhr an wilder Seide, die sich auf 1239 Ballen, gegen 2402 Ballen im Jahre 1880, belaufen hat, nach den Bestimmungsländern mit den beiden Vorjahren wie folgt:

		Nach London.	Frankreich.	der Schweiz und Italien.	Hongkong, Bombay, Straits ꝛc.	New-York und San Francisco.	Zusammen.
Saison 1880/81	Ballen zu 80 Kätties	21 008	43 188	2735	7303	9334	83 568
„ 1879/80	„ „ 80 „	18 659	33 267	1463	4160⅔	9490	68 820⅔
„ 1878/79	„ „ 80 „	18 687	33 394	2564	3333½	6842	57 592

Danach hat abermals der Export nach Frankreich gegenüber demjenigen nach England prozentweise unverhältnißmäßig zugenommen, aber auch die Konsumenten in der Schweiz und Italien scheinen sich immer mehr dem direkten Bezuge des Rohmaterials zuzuwenden, während Deutschland in der Exportliste gar nicht figurirt.

Die neue Saison wurde ungewöhnlich spät in den letzten Tagen des Mai eröffnet. Nach den Berichten aus dem Innern hatte ungünstige Witterung, die in der kritischen Zeit vor und nach dem Ausschlüpfen der Würmer eintrat, einen großen Theil der Brut zerstört; außerdem fehlte es in Folge verspäteter Entwickelung der Vegetation an Nahrung für die Raupen. Obgleich die diesjährige Zucht selbst in vergrößertem Maßstabe angelegt worden war, erschienen somit die Aussichten für den Ertrag sehr getrübt; man sah voraus, daß die Ernte des Distrikts quantitativ weit hinter der vorjährigen zurückbleiben werde; die Schätzungen des zum Export gelangenden Theils derselben bewegten sich zwischen 50 000 und 70 000 Ballen. Die

Qualität der Muster war befriedigend, der Faden glatt und rein, wenn auch die Farbe der feineren Sorten weniger Glanz zeigte, als im Vorjahre. Unter solchen Umständen waren hohe Eröffnungsraten unausbleiblich, nach den von den Produzenten verlangten Preisen mußten Chop Nr. 4 Tsatlees sich hier auf 390 bis 400 Taels pro Ballen stellen, was einem Einstand von 17 Schill. 5 bis 10 Pce. in London entspricht. Als Kuriosum der Spekulation möchte es einzig dastehen, daß, ehe noch unser Markt eröffnet war, hiesige Chinesische Kaufleute in der Erwartung so hoher Raten die in London für entsprechende Waare zur Zeit bestehende niedrige Preislage von 14 Schill. 9 Pce. bis 15 Schill. 3 Pce. benutzten, um mehrere Hundert Ballen davon auf telegraphischem Wege für eigene Rechnung aufzukaufen.

Es dauerte ziemlich lange, ehe auf dieser Basis einiges Geschäft zu Stande kam; Mitte Juni waren erst etwa 1000 Ballen verschifft. Unter dem Eindruck telegraphischer Berichte, nach welchen auch die Europäischen Ernten nur einen Minderertrag in Aussicht stellten, gelang es dennoch den Chinesen um jene Zeit die Preise noch weiter, bis auf 420 Taels für obenbezeichnete Waare, zu erhöhen. Anfang Juli trieb eine plötzliche Geldnoth den Chinesischen Zinsfuß bis auf 36 pCt. hinauf und bewirkte eine nachgiebigere Haltung, indem die Inhaber von Vorräthen behufs Rückzahlung darauf entnommener Vorschüsse sich genöthigt sahen, zu realisiren. Nach Beseitigung dieses Umstandes traten die alten Preise wieder ein, und das Hauptgeschäft, das gemacht wurde, ging nicht auf Europäische Rechnung, sondern auf diejenige einiger großen Chinesischen Bankiers, die, auf weitere Hausse spekulirend, bereits 5000 Ballen in Händen hielten. Zum Export waren bis Anfang September erst 14 500 Ballen gelangt gegenüber 37 000 Ballen in der entsprechenden Periode des Vorjahres. Bei den bis auf 455 Taels für Nr. 4 Tsatlees gestiegenen Preisen, die erst im letzten Monat des Jahres wieder etwas nachgaben, gingen die Einkäufe für Europa auch im ferneren Verlauf nicht über den nothwendigen Bedarf hinaus. Das Geschäft blieb ohne Leben, die Verschiffungen bis zum 31. Dezember erreichten mit etwa 35 000 Ballen nur etwa die Hälfte der vorjährigen Zahlen, während umgekehrt die unverkauften Vorräthe von 19 000 Ballen mehr wie das Doppelte derselben ausmachten. Die Notirungen für den wichtigsten Chop „Blue Elephant" standen in den einzelnen Monaten des ganzen Kalenderjahres wie folgt:

	Taels.	Kurs auf London 4 Monate Sicht pro 1 Tael.	Einstand in London pro Pfund unter Berechnung von 12 pCt. Spesen.
Januar	355 bis 360	5 Schill. 1⅝ Pce.	15 Schill. 8 Pce. bis 15 Schill. 10 Pce.
Februar	350	5 „ 2⅛ „	15 „ 7 „
März	360	5 „ 2½ „	16 „ 1 „
April	335 bis 340	5 „ 2⅞ „	15 „ 1 „ „ 15 „ 3 „
Mai	335 „ 340	5 „ 2½ „	15 „ — „ „ 15 „ 3 „
Juni (neue Ernte)	380	5 „ 1⅝ „	16 „ 9 „
Juli	395	5 „ 3 „	17 „ 9 „
August und September	nominell		
Oktober	450	5 „ 2 „	19 „ 11 „
November	nominell		
Dezember	430	5 „ 2 „	19 „ — „

Die Dezember-Notirung ist um 23 pCt. höher, als diejenige für den gleichen Monat des Vorjahres, welche nur 332½ Tael betrug. Den verschiedenen Sorten nach vergleicht sich die Ausfuhr ins Ausland des Kalenderjahres 1881 in alter und neuer Seide zusammengenommen mit der vorjährigen wie folgt:

	1881.		1880.	
	Ballen.	Pikuls.	Ballen.	Pikuls.
Rohseide	47 752	39 734	73 808	60 446
Gezwirnte (thrown) Seide	10	7,88	1	0,97
Gelbe Seide	5 047	5 397	6 653	7 060
Summe	52 809	45 138	80 462	67 507
Seidenabfall (waste)	7 060	19 929	4 852	11 715
Kokons	1 253	2 318	1 941	3 953
Wilde Rohseide	1 863	1 859	2 158	2 176

Seidenmanufakte wurden 10 228 Pikuls ausgeführt, gegen 11 761 Pikuls im Vorjahre. Davon gingen 6525 Pikuls nach anderen Chinesischen Häfen; unter den erübrigenden 3703 Pikuls, die das Ausland empfangen hat, befanden sich 1048 Pikuls Pongees, 1697 Pikuls Watte, 682 Pikuls Seidenzeuge ꝛc. Ueber den Umfang der in dem Handelsbezirk von Schanghai betriebenen Seidenmanufaktur war früher außer den Exportzahlen Näheres nicht bekannt. Nach einer im Berichtjahre von Seiten der Zollämter veranstalteten Enquete sind jetzt genauere Schätzungen möglich. Danach vertheilt sich die Herstellung von Seidenfabrikaten auf die sechs Hauptorte der Industrie wie folgt:

	Anzahl der jährl. Produktion	Stückzahl der Webstühle. Produktion an Geweben.	Gewicht derselben in Kätties.	Gewicht derselben in Kilogr.
Kiangsu:				
Suchau mit Ta-i-ting	6 000	86 940	205 867	123 520
Shêngtsê	8 000	900 000	506 250	303 750
Chekang:				
Huchau	4 000	204 000	430 950	258 570
Hangchau	3 000	71 650	172 408	103 445
Shaoshing	1 600	32 500	31 281	18 769
Ningpo	848	8 400	22 575	13 545
	23 448	1 303 490	1 369 331	821 599

Die Manufaktur umfaßt die verschiedensten Arten Seidenzeuge: Satin, Damast, Taffet, Krepp, Gaze, Lampas, Sammete, Taschentücher, Bänder, Tressen ꝛc., wovon je nach Farben und Unterarten gegen 400 Muster zusammengestellt worden sind.

Schwarzer Thee. Das Geschäft in alten Thees nahm im Januar noch einmal einen ungewöhnlichen Aufschwung namentlich für ordinäre Shantams, deren Vorräthe zu Preisen von 11 bis 15 Taels pro Pikul geräumt wurden. Die späteren Verschiffungen gingen meist auf Chinesische Rechnung und bereits Anfang April konnte die Saison 1880/81 als geschlossen angesehen werden. Der Gesammtexport derselben aus Schanghai und Yangtsehäfen mit 83 864 947 Pfund übertraf denjenigen der vorangehenden Saison um 15 323 733 Pfund, während die Geschäftsresultate sowohl für Produzenten wie Exporteure sehr unbefriedigend ausgefallen sind.

Die diesjährige Ernte ist ebenso wie bei Seide durch ungünstige Witterung beeinträchtigt worden. Zwar hatte ein trockener schöner Winter das Wachsthum der Pflanzen gefördert, so daß in quantitativer Beziehung der Ertrag nichts zu wünschen übrig ließ. Die Einsammelung und Bearbeitung der Blätter aber mußte während der lange andauernden Regengüsse des Frühjahrs vor sich gehen, wodurch die Qualität des Produkts in sämmtlichen Distrikten ernstlich geschädigt worden ist. Die Saison wurde am 16. Mai in Hankau eröffnet und stellten sich die während dieses Monats dort bezahlten Raten zu den vorjährigen folgendermaßen:

Oonfa[1])	pro	Pikul	Taels	16½	bis	38	gegen	1880	14¾	bis	36
Liling	„	„	„	12½	„	17	„	1880	12	„	19¼
Shantam	„	„	„	10	„	12	„	1880	10	„	14½
Hang-so-kai ..	„	„	„	15¼	„	29	„	1880	15¾	„	28
Yang-lo-tung .	„	„	„	15¼	„	25	„	1880	16	„	30
Tsungyang ...	„	„	„	15	„	28	„	1880	15½	„	33
Ningchow	„	„	„	19	„	52	„	1880	21	„	49

Zu diesen Preisen wurden in der ersten Geschäftswoche etwa 250 000 halbe Kisten (à 50 Pfund) abgeschlossen, von welchen Erstlings-Produkten der Dampfer „Glencoe" gegen 3 Millionen Pfund am 30. Juni in London abgeliefert hat. Dort wurde die Qualität allgemein schlecht befunden und pro Pfund für feine und feinste Oonfa nur 1 Schill. 8 Pce. bis 2 Schill. 1 P., für Ningchows 1 Schill. 8 Pce. bis 1 Schill. 10½ Pce., für die übrigen Sorten 11 Pce. bis 1 Schill. 3 Pce. erzielt, was kaum den Einstandspreis erreichte, der sich beispielsweise bei der erst genannten Sorte auf 1 Schill. ½ P. bis 2 Schill. 1¼ P., bei der zweiten auf 1 Schill. 2 Pce. bis 2 Schill. 8¾ Pce. stellte. Oonfas waren von allen Thees die wenigst beschädigten; sie wurden in London am liebsten genommen und am vortheilhaftesten verkauft, während Yang-lo-tungs in Qualität und Preis am schlechtesten ausgefallen sein mögen.

Das Erzeugniß der zweiten Ernte kam Ende Juni in Schanghai an den Markt und zeigte wenig Unterschied in der Qualität. Nur Ningchows, sowie überhaupt die aus der Umgegend von Kiukiang kommenden Thees machten eine Ausnahme und verkauften sich auch, wenigstens in feineren Sorten, nicht unvortheilhaft auf den Europäischen Märkten. Das durchweg schlechte Produkt der dritten Ernte ließ dagegen, obgleich auch hier billiger einzukaufen, allgemein Verlust. Unsere Notirungen waren:

				2. Ernte (Juli)			3. Ernte (September)
für Dopaks (Yang-lo-tung und Tsungyang)	pro	Pikul	Taels	13	bis	17	13 bis 15½
für Shantam	„	„	„	11	„	11⅓	10 „ 11½
„ Ningchow	„	„	„	14	„	30	13½ „ 22

Shantams sind noch nie früher so tief gesunken wie dieses Jahr, wo einzelne Chops für 9⅓ Taels pro Pikul begeben wurden. Freilich deckt der Londoner Preis für entsprechende, dort unter dem Namen „Common Congou" gehandelte Waare nicht mehr Fracht und Spesen; ein Wunder ist es also nicht, daß auch hier die Einkaufspreise etwas nachgaben.

Wenn man die Londoner Umsätze der letzten drei Jahre in Chinesischen Thees mit denjenigen in Indischer Waare vergleicht, nämlich

		1881.	1880.	1879.
Chinesische	Pfund	152 559 000	157 607 000	159 923 000
Indische	„	48 862 000	43 807 000	35 243 000

so scheinen diese Zahlen darauf hinzudeuten, daß das uralte Monopol Chinas für den Theehandel ernstlich gefährdet ist. In der That hat die Erfindung und Anwendung von Maschinen zum Trocknen, Rösten und Sichten des Thees in Verbindung mit sorgfältiger Bodenkultur auf wissenschaftlicher Grundlage der Indischen Konkurrenz einen erheblichen Vorsprung gegeben, welchen sich der Chinesische Produzent durch die von Jahr zu Jahr fortschreitende Verschlechterung seiner Lieferungen noch zu vergrößern bemüht. Machtlos stehen die ausländischen Interessenten des Theehandels dieser Thatsache gegenüber, ohne freien Zutritt ins Innere des Landes und ohne die Möglichkeit, auf Kultur und Bereitung irgend welchen Einfluß zu äußern. Da es ihnen außerdem gänzlich an einheitlichem Zusammenwirken fehlt und Geschäfte gemacht werden müssen, um zu leben, so findet jeder Chop, wie er aus dem Innern kommt, Abnehmer, die bisher wenigstens sich durch die von dem Londoner Markt so deutlich an den Tag gelegte Abneigung gegen solche Schundwaare noch nicht haben schrecken lassen. Nachdem jetzt aber dortige Preise für Common Congou von 10 Pce. pro Pfund im Anfang des Jahres 1880 allmälig bis auf 5 Pce. gefallen sind, hat es allerdings den Anschein, als wenn das Geschäft mit China in solchen ordinärsten Thees nunmehr — nicht zum Nachtheil der Konsumenten — ganz aufhören und Indische Waare dafür eintreten werde. Auch das bessere Schicksal, das feinere Chinesische Thees auf dem Europäischen Centralmarkte gehabt haben, ist nach sachkundigem Urtheil hauptsächlich dem zufälligen Umstande eines gleichzeitigen Minderertrages der Indischen Ernte zuzuschreiben.

Die Verschiffungen schwarzer Thees der diesjährigen Saison aus Schanghai und Yangtschäfen beliefen sich von Mitte Mai bis Ende des Jahres auf 79 723 934 Pfund gegen 80 101 782 in der gleichen Periode des Vorjahres. Die Bestimmungsländer betreffend, so erhielten davon die Vereinigten Staaten von Amerika 3 210 347, Rußland direkt (via Odessa) 7 436 956, England 69 076 631 Pfund; indirekt, nämlich über die nördlichen Häfen Chinas und von dort zu Lande, empfing Rußland außerdem 30 025 014 Pfund, die in obiger Summe nicht mit einbegriffen sind. Der Gesammtexport des Kalenderjahres in alten und neuen Thees zusammengenommen verhält sich zu dem vorjährigen wie folgt:

1881..... 646 905 Pikul oder 82 254 000 Pfund,
1880..... 612 583 „ „ 81 677 733 „

Ein bedeutender Theil, nämlich 27 200 800 Pfund kommen von jener Gesammtsumme auf Backsteinthee für Russischen Konsum. Die Fabrikation dieses Artikels in Hankau ist sehr im Zunehmen begriffen, wodurch die Ausfuhr von Theestaub und Abfall, die dabei Verwendung finden, verringert wurde.

Grüner Thee. Während des Frühjahrsgeschäftes in alten Thees herrschte im Allgemeinen bei Inhabern Neigung, loszuschlagen, vor, während die Ueberführung des Amerikanischen Markts jedes Anziehen der Preise verhinderte. Die Verluste, welche die Chinesischen Theehändler bei der Preislage erlitten, müssen enorm gewesen sein, wie unter Anderm durch das im Januar eintretende Fallissement eines der ältesten und solidesten Grünthee-Hongs bewiesen worden ist. Der Export der Saison 1880/81 erreichte unter diesen Umständen die hohe Ziffer von 26 896 963 Pfund gegen 21 346 001 Pfund in der vorhergehenden Saison.

Die diesjährige Ernte ist, wie bei schwarzen Thees, quantitativ überreich ausgefallen, qualitativ, wenn nicht ebenso schlecht wie bei jenen, doch jedenfalls unter durchschnittlicher Güte. Trotzdem waren die Eröffnungsraten Ende Juni-Juli bei den meisten Sorten nicht

[1]) Wegen der Namen von schwarzen und grünen Thees vergl. Handelsbericht pro 1879.

viel niedriger als die vorjährigen; im September gaben Preise etwas nach, als ungünstige Nachrichten über die Aufnahme der ersten Verschiffungen in New-York eintrafen, zogen jedoch bald wieder an und schlossen fest. Im Durchschnitt erreichten sie zwar nicht den Standpunkt früherer Jahre, waren aber befriedigender für die Produzenten, als die der letzten Saison. Es wurde bezahlt für:

		1881.	1880.	1879.
			Taels.	
Moyune, beste Qualität	pro Pikul	24 bis 31	23 bis 33	28 bis 40
„ mittlere	„ „ „	23 „ 28	22 „ 29	24 „ 36
Tienkai, beste	„ „ „	25 „ 35¼	23½ „ 35	26 „ 40
„ mittlere	„ „ „	22 „ 28	22 „ 30	23 „ 36
Fychow, gute	„ „ „	21 „ 27	20 „ 30	20 „ 30
Pingsuey, beste	„ „ „	25 „ 32	23 „ 34	26 „ 40
„ mittlere	„ „ „	21 „ 27	20 „ 29	20 „ 30
„ geringe	„ „ „	13 „ 18	14 „ 20	14 „ 26
Geringe Country Chops	„ „	16 „ 21	16 „ 22	16 „ 29

Aus dieser Vergleichung ergiebt sich, daß die günstigere Preislage ebenso wie bei schwarzen Thees vorzüglich die feineren Sorten betraf, die am meisten gefragt waren, während ordinäre mit Ausnahme geringer Pingsueys vernachlässigt blieben. Im Ganzen waren die Geschäftsresultate der Saison äußerst unvortheilhaft für Verschiffer und würden es in noch höherem Grade geworden sein, wenn nicht ein beträchtlicher Minderertrag des Japanischen Konkurrenzproduktes dem diesseitigen Export zu Gute gekommen wäre. Auf den ersten Aussendungen von Tienkais stand in New-York ein Verlust von 2½ Pce. pro Pfund; auch der Ostindische Markt für Hysons lag ungünstig wegen Ueberführung und wegen der kriegerischen Grenzunruhen. Die Ausfuhr an grünen Thees diesjähriger Saison (1881/82) bezifferte sich bis zum Ende des Jahres auf 24 163 164 Pfund, wovon nach Amerika 18 454 068, nach London (größtentheils für Kanada) 5 709 096 Pfund. In alten und neuen grünen Thees betrug die Jahresausfuhr 234 771 Pikul oder 31 302 800 Pfund, gegenüber 181 618 Pikul = 25 315 733 Pfund im Jahre 1880.

Zucker. Die Ausfuhr resp. Wiederausfuhr mit 777 856 Pikul hat um 131 504 Pikul abgenommen, verursacht wahrscheinlich durch den Minderertrag der von einem Taifun heimgesuchten Formosaernte.

Das Meiste ging auf Chinesische Rechnung nach Chinesischen Häfen, das Ausland (London) erhielt nur 13 812 Pikul, das ist etwa die Hälfte des vorjährigen und weniger als ein Viertel des vorvorjährigen Quantums. Die Geschäftslage soll während des ganzen Jahres unbefriedigend gewesen sein; die Preise bewegten sich für:

schwarzen	Zucker pro Pikul zwischen	2,80 und 3,30	Taels,
braunen	„ „ „ „	3,15 „ 5	„
weißen	„ „ „ „	5,10 „ 8	„

Rohe Baumwolle. Die Ernte wurde, obgleich anfangs zu den schönsten Aussichten berechtigend, durch Spätherbstregen sowohl quantitativ wie qualitativ ernstlich geschädigt. Demzufolge zeigt die Ausfuhr ein beträchtliches Minus; sie betrug 347 650 Pikul gegen 552 194 Pikul im Vorjahre. Nach Europa kann Chinesische Wolle nur bei besonders billigen Preisen vortheilhaft exportirt werden. In diesem Jahre waren gute Qualitäten rar und wurden im Spätherbst mit 11½ bis 13 Taels pro Pikul bezahlt. Die Ausfuhr nach Europa blieb daher, wie im Jahre 1880, unbedeutend; sie belief sich auf 64 657 Pikul.

Strohgeflecht wurden 50 463 Pikul exportirt, das ist 1827 Pikul mehr als im Vorjahre. Davon entnahm England 37 322 Pikul, Amerika 12 294 Pikul, die übrigen 847 Pikul gingen nach dem Kontinent Europas In Chefoo und Umgegend erzeugte Waare wird auf den ausländischen Märkten neuerdings bevorzugt. Es scheint, daß man es dort besser versteht, sich dem Europäischen Geschmack in Farben und Mustern anzuschmiegen, als in dem Industriebezirke von Tientsin, dessen Lieferungen außerdem oft recht nachlässige Arbeit zeigen sollen. Die Preise, welche hier und im Innern herrschten, waren nicht selten höher, als die in Europa und Amerika bezahlten.

Ningpo-Strohhüte haben die enormen Exportziffern früherer Jahre, die sich auf 11 bis 12 Millionen Stück stellten, nicht wieder erreicht; die diesjährige Ausfuhr betrug 6 648 951 Stück, ungefähr dasselbe Quantum wie im vorigen Jahre. Die für den Gebrauch von Männern der geringsten Klassen, Kulis u. dergl. bestimmten Hüte sind aus Schilfgras hergestellt. Das weiche Material und die wenig ausgeprägte Form gestattet, daß sie in Europa erst einer Bearbeitung unterzogen, gebleicht und in Formen gepreßt werden können, sowie die unglaubliche Niedrigkeit des Kostenpreises (1 bis 2 Cents) es ermöglicht, schließlich einen daraus gefertigten garnirten Damenhut zu etwa 1 Franken pro Stück zu verkaufen. Die Mode in Frankreich hat den Artikel eine Zeit lang namentlich zum Gebrauch in Badeorten begünstigt, scheint aber jetzt in der Abnahme begriffen zu sein. — Der Export an Matten, aus gleichem oder ähnlichem Material angefertigt, betrug 2 135 038 Stück, beinahe das Dreifache des Vorjahres.

Häute. Die Ausfuhr betrug 33 285 Pikul gegen 18 521 Pikul im vorigen Jahre. Dieser Artikel ist erst seit dem Jahre 1876 zu bedeutenderem Export gelangt, scheint sich aber auf den Europäischen Märkten immer mehr einzubürgern. Einer privaten Aufstellung zufolge belief sich die Ausfuhr der Stückzahl nach

1876	auf	ungefähr	115 000	Häute	von	Ochsen	und	Büffeln,
1877	„	„	560 500	„	„	„	„	„
1878	„	„	474 300	„	„	„	„	„
1879	„	„	228 500	„	„	„	„	„
1880	„	„	180 000	„	„	„	„	„
1881	„	„	327 700	„	„	„	„	„

Neu ist und jedenfalls mit der Errichtung einer direkten Linie des Oesterreichischen Lloyd nach Hongkong (1880) im Zusammenhange stehend, daß im Berichtjahre zuerst ein beträchtlicher Export von Häuten nach dem Kontinent über Triest stattgefunden hat; derselbe begann im März, belief sich bis Ende d. J. auf 41 000 Stück und wird sich, sachkundigem Urtheil nach, in der Folgezeit wohl noch mehr ausdehnen. Als Eigenthümlichkeiten der Chinesischen Häute wird bezeichnet, daß sie sonnengetrocknet, pelzig, kurzhaarig und gut abgezogen sind; in einem hiesigen Etablissement werden sie dann ausgesucht, beschnitten und für den Export chemisch präparirt. Letzteres hat sich als nothwendig erwiesen, da die lange Dauer des Transports, wenn jene Vorsichtsmaßregel unterblieben war, Würmer erzeugte, die nicht nur die Häute selbst, sondern die übrige Ladung der betreffenden Schiffe beschädigten. Die Preise für gute (aber noch nicht ausgesuchte und präparirte) Häute standen Ende des Jahres auf 13,70 bis 13,80 Taels, für geringe Waare auf 9 Taels pro Pikul. Die in Schanghai bestehende Gerberei ist erweitert worden und soll später 500 Pikul Leder monatlich für den Export erzeugen. Felle von Ziegen wurden ausgeführt 53 760 Stück, von Schafen 28 536 Stück und sogenannte Skinrugs 246 243 Stück, welche letztere Ziffer mehr als das Doppelte des vorjährigen Exports beträgt.

Die Ausfuhr von Kamel- und Ziegenhaaren hat abgenommen; jene betrug 9850 Pikul, diese 4332 Pikul, gegen 12 154 resp. 5693 Pikul im Jahre 1880. Die Preise für Kamelhaare standen Ende des Jahres auf 7 bis 12,50 Taels pro Pikul, also niedriger wie im Vorjahre. Der Export von Roßhaaren war ganz gering, derjenige von Menschen-

haaren belief sich auf 415 Pikul und von Schweinsborsten auf 1138 Pikul.

Schafwolle hat zugenommen: 7277 Pikul gegen 5923 Pikul im Vorjahre, aber doch noch eine sehr unbedeutende Zahl im Vergleiche damit, was der Norden Chinas in dem Artikel leistet und namentlich leisten könnte, wenn die Zucht verbessert würde. Ein unternehmender Chinese hat neuerdings diesem Gegenstande seine Aufmerksamkeit zugewendet und aus Amerika eine Anzahl von Zuchtböcken importirt. Die hiesigen Preise waren 6 bis 8 Taels für geringere und 9 bis 10,50 Taels pro Pikul für bessere Qualitäten Wolle. Als in diesen Zusammenhang gehörig, mag noch eines anderen Artikels gedacht werden, dem man in Deutschland jetzt mehr Beachtung zu schenken scheint. Es sind dies Geflügelfedern kleinster Sorte, namentlich von Enten und Hühnern, hier sehr billig, für 3 bis 4 Taels pro Pikul, zu haben und zum Stopfen ordinärer Betten verwendbar. Der Export betrug 6539 Pikul gegen 3884 im Jahre 1880.

Die Ausfuhr an Droguen endlich vergleicht sich mit der vorjährigen wie folgt:

		1881.	1880.
Rhabarber	Pikuls	6 231	5 601
Moschus	Kättis	2 300	2 756½
Galläpfel	Pikuls	23 820	21 034

3. Schiffsbewegung, Frachten und Wechselkurse.

Der Schiffsverkehr Schanghais im Jahre 1881, verglichen mit dem Vorjahre, und die Betheiligung der einzelnen Flaggen daran ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Flagge.	Dampfschiffe.				Segelschiffe.				Zusammen Schiffe.			
	1881.		1880.		1881.		1880.		1881.		1880.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
Britische	1118	948 860	935	770 807	207	82 808	199	80 481	1325	1 031 668	1134	851 288
der Vereinigten Staaten v. Amerika	21	2 142	29	8 726	86	34 012	88	27 374	107	36 054	117	36 100
Deutsche	35	28 484	37	28 767	50	18 415	40	10 260	85	46 999	77	39 027
Französische	27	61 073	28	62 165	5	2 144	1	300	32	63 217	29	62 465
Dänische	14	10 486	6	3 646	4	1 346	25	4 549	18	11 832	31	8 195
Spanische	—	—	—	—	24	4 032	4	695	24	4 032	4	695
Niederländische	1	616	—	—	1	616	—	—	2	1 232	—	—
Schwedisch-Norwegische	—	—	1	905	1	416	2	1 163	1	416	3	2 068
Russische	3	4 774	11	8 602	—	—	—	—	3	4 774	11	8 602
Belgische	—	—	2	2 250	—	—	—	—	—	—	2	2 250
Japanische	108	90 167	94	81 319	1	441	5	2 207	109	90 608	99	83 526
Siamesische	—	—	—	—	4	1 911	3	845	4	1 911	3	845
Hawaiische	—	—	—	—	—	—	1	309	—	—	1	309
Chinesische[1])	585	553 904	612	575 456	138	11 911	165	12 784	723	565 815	777	588 240
Summe...	1912	1 700 506	1755	1 542 643	521	158 052	533	140 967	2433	1 858 558	2288	1 683 610

Die Schiffsbewegung hat hiernach im Berichtjahre keine sehr erheblichen Veränderungen erfahren. Die Dampfschifffahrt hat sich um 157 Schiffe und 157 863 Tonnen vermehrt; Segelschiffe haben um 17 085 Tonnen zugenommen, obgleich sich die Anzahl um 12 vermindert hat. Von den einzelnen Flaggen sind die Amerikanische, Dänische, Schwedische, Russische, Belgische, Hawaiische und Chinesische von einer Abnahme betroffen; die Britische Schifffahrt hat sich abermals sehr bedeutend vermehrt, aber auch die Deutsche und Japanische haben eine namhafte Zunahme aufzuweisen. Die Zahl sämmtlicher Schiffsreisen von und nach Schanghai, von denen obige Tabelle nur die Einklarirungen oder die Ankünfte enthält, betrug 4844 mit einem Tonnengehalt von 3 690 241. Die Zahl der daran betheiligten Schiffe belief sich auf 909. Der Werth der auf diesen Reisen ein- und ausgebrachten Ladungen vertheilte sich auf die

		Haik. Taels
Einfuhr vom Auslande	mit	67 329 150
„ von Chinesischen Häfen	„	44 613 520
Ausfuhr nach dem Auslande	„	35 228 845
„ „ Chinesischen Häfen	„	78 333 197
Zusammen		225 504 712
gegen		212 462 571

im Jahre 1880.

Die Schiffsreisen in Ballast verhielten sich zu denjenigen mit Ladung wie folgt:

	eingegangen				ausgegangen			
	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.	
	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.	Anzahl.	Tonnen.
in Ballast	96	61 374	16	3 752	174	101 926	124	61 555
mit Ladung	1816	1 639 032	505	154 300	1723	1 568 992	390	99 210
			Schiffe.				Schiffe.	
zusammen eingegangen in Ballast			112	65 126	ausgegangen in Ballast		298	163 481
„ „ mit Ladung			2321	1 793 432	„ mit Ladung		2113	1 668 202

[1]) Nur Schiffe Europäischer Bauart.

Sehr auffallend ist die große Zahl der in Ballast ausgegangenen Segelschiffe, nicht weniger als 24 pCt. sämmtlicher Ausklarirungen von Segelschiffen, während dieselbe Proportion bei den Einklarirungen von Segelschiffen nur 3 pCt. beträgt. Daß Schanghai sich als ein so ungünstiger Hafen zur Erlangung von Ausgangsladungen für Segelschiffe erweist, hat seinen Grund in dem Mangel an Exporten, die im Verhältniß zu ihrem Werth eines großen Frachtraumes bedürfen und langsame Beförderung vertragen; auf der anderen Seite veranlaßt die bedeutende Dampfschifffahrt des Hafens einen erheblichen Bedarf an Kohlen, die fast nur in Segelschiffen zugeführt werden.

Nach den Abgangs- und Bestimmungsländern resp. Häfen vertheilten sich obige 4844 Schiffsreisen wie folgt:

Von und nach:	Eingegangen in Schanghai.		Ausgegangen aus Schanghai.		Zusammen.
	Dampfschiffe.	Segelschiffe.	Dampfschiffe.	Segelschiffe.	
Chinesischen Küsten u. Flußhäfen	1434	310	1497	375	3616
Japan	247	87	214	73	621
Großbritannien	118	17	97	11	243
Marseille	26	—	25	—	51
Australien	5	38	—	—	43
Hongkong	28	2	7	4	41
New-York	1	13	22	4	40
den Philippinen	—	—	1	16	17
Hamburg	7	6	3	—	16
Singapore	2	8	1	3	14
Bangkok	1	8	—	3	12
Antwerpen	6	4	—	—	10
Britisch-Columbien	1	1	—	4	6
Burrards Inlet	—	4	—	2	6
Freemantle	—	5	—	—	5
Wladiwostock	—	—	5	—	5
der Russ. Mandschurei	—	—	5	—	5
Port Townsend	—	—	—	4	4
San Francisco	—	—	—	3	3
Portland (Oregon)	—	—	—	3	3
Puget Sound	—	3	—	—	3
Vancouvers Island	—	—	—	2	2
Nikolajewsk	1	—	1	—	2
King George's Sound	—	2	—	—	2
Dänemark	—	—	—	1	1
Surabaya	—	—	—	1	1
Odessa	—	—	1	—	1
Schleppdampfer, neu gebaute oder wegen Wind und Wetter zurückgekehrte Schiffe	—	—	—	—	71
Summe	—	—	—	—	4844

Die diesjährige Einnahme des Zollamts in Schanghai an Tonnengeldern betrug für die Küstenschifffahrt 29 543 Haik. Taels, für die in ausländischer Fahrt begriffenen Schiffe 110 407, zusammen 139 950 Haik. Taels, wovon 8956 Haik. Taels oder 6,48 pCt. von Deutschen Fahrzeugen erhoben worden sind. Die Zahlung der tarifmäßigen Tonnengelder von 0,40 Haik. Taels pro Tonne (bei Schiffen von über 150 Tonnen, darunter nur 0,10 Haik. Taels) befreit ein Schiff von weiteren Zahlungen in China für die Zeit von vier Monaten, jedoch ging es bis jetzt dieser Wohlthat verlustig, wenn es innerhalb der spezifizirten Periode fremde Häfen besucht hatte. Durch die im Berichtjahre in Kraft getretene Zusatzkonvention zu dem Deutsch-Chinesischen Vertrage ist jene Beschränkung aufgehoben, was namentlich für Dampfschiffe, die jetzt etwaige Zwischenreisen ungehindert auf Hongkong und Japan ausdehnen können, wichtig ist. Außerdem wird nach dergleichen Konvention die zur Ausführung von Schiffsreparaturen im Hafen erforderliche Zeit gar nicht mehr — und bei Segelschiffen jeder Aufenthalt in einem Chinesischen Hafen, der zwei Wochen übersteigt, hinsichtlich der darüber hinausgehenden Zeit nur zur Hälfte — auf den Ablauf der obigen viermonatigen Frist angerechnet.

An Schiffsunfällen, die sich in Chinesischen und benachbarten Gewässern ereignet haben, war das Berichtjahr sehr reich. Unter acht Totalverlusten von Dampfschiffen befand sich der bei Tinhosa gescheiterte Deutsche Dampfer „Quinta", unter zwanzig Totalverlusten von Segelschiffen befanden sich die Deutschen Schiffe „Hansa" (bei der Insel Biutang in den Straits), „Emma" (im Peiho bei Tientsin) und „Pallas" (Guemoy bei Amoy). Sechsundzwanzig andere Schiffe, worunter fünf Deutsche, sind in Stürmen schwer beschädigt worden.

Frachten. Im Januar wurde für Dampfschiffe nach London pro Tonne von 40 Kubikfuß bezahlt 2 Pfd. Sterl. 15 Schill. bis 3 Pfd. Sterl. Diese Rate stieg ganz allmälig bis zum Anfang Juli, wo 3 Pfd. Sterl. 10 Schill. bis 4 Pfd. Sterl. bezahlt wurde; sie fiel dann wieder und stand seit Ende September auf 2 Pfd. Sterl. 5 Schill. bis 2 Pfd. Sterl. 10 Schill. Die Segelfracht nach London bewegte sich an den korrespondirenden Zeitpunkten zwischen 2 Pfd. Sterl. 5 Schill. und 2 Pfd. Sterl. 17 Schill. 6 Pce. pro Tonne von 50 Kubikfuß. Die Dampfschifffracht nach New-York fiel nie unter 3 Pfd. Sterl. und hielt sich von Juni bis Mitte August fest auf 4 Pfd. Sterl. pro Tonne von 40 Kubikfuß; Segelfracht eben dorthin pro Tonne von 40 Kubikfuß betrug 2 Pfd. Sterl. bis 2 Pfd. Sterl. 10 Schill., war aber in der ersten Jahreshälfte schwer zu haben. Die sogenannten „Conference rates", deren im vorigen Jahresbericht als eines verfehlten Versuchs, seitens der 5 größten Dampferlinien den Frachtenmarkt zu beherrschen und kleinere Linien aus dem Felde zu treiben, gedacht wurde, sind im Herbste des Jahres neu aufgetaucht. Befrachtern, welche sich verpflichteten, ihre Güter ausschließlich mit jenen 5 Linien zu verladen, wurde eine halbjährlich zahlbare Rückvergütung auf die bis dahin entrichteten Frachten in Aussicht gestellt. Eine Zeit lang erschwerte diese Ankündigung das Frachtgeschäft für alle nicht zur Konferenz gehörigen Dampfschiffe, insbesondere auch die Deutschen. Doch war die davon ausgehende Beeinträchtigung des freien Frachtverkehrs von kurzer Dauer, da das merkantile Publikum wenig Vertrauen in ein längeres Bestehen der Vereinigung setzte und sich daher nicht in der Auswahl von Frachtgelegenheiten beschränken lassen wollte.

Küstenfrachten hatten ihre lebhafteste Zeit in den ersten vier Monaten des Jahres, wo Segelschiffe rar und gesucht waren. Seit Mai nahm die Nachfrage ab, während die Zahl disponibler Fahrzeuge im Hafen sich mehrte. Die unter solchen Umständen gesunkenen Frachten stiegen erst wieder seit Anfang November, und das Geschäft der letzten beiden Monate des Jahres konnte als befriedigend gelten. Die Raten waren in der besseren Zeit für die Reise

			Mexik. Dollars pro Pikul.
von Schanghai	nach	Swatow	0,17 bis 0,18
„ Chefoo	„	Amoy	0,29 „ 0,34
„ „	„	Swatow	0,31 „ —
„ Newchwang	„	Amoy	0,36 „ 0,38
„ Schanghai	„	Whampoa (Kanton)	0,17 „ —
			Mexik. Dollars pro Tonne Kohlen.
„ Nagasaki	„	Schanghai	2,25 bis 2,35
„ „	„	Tientsin	4,50 „ —
„ Kelung (Formosa)	„	Schanghai	2,25 „ 2,50

Wechselkurse sind im Berichtjahre ungewöhnlich fest gewesen. Der größte Theil der Rimessen für Importe konnte zu Raten von 5 Schill. 1⅛ Pce. bis 5 Schill. 2 Pce. in 4 Monat Sichtkrediten auf London erfolgen, so daß Fabrikanten von den in früheren Jahren so häufigen Verlusten am Kurse diesmal frei geblieben sind. Die Nachricht von der Berufung einer internationalen Münzkonferenz in Europa, wodurch die Möglichkeit einer allgemeinen Einführung der Doppelwährung nahegelegt wurde, rief Mitte Februar einige Aufregung hervor, in Folge deren Raten auf 5 Schill. 2⅞ Pce. stiegen, ohne sich lange auf diesem Stande zu behaupten. Andere unbedeutende Schwankungen während des Sommers folgten den Variationen in Londoner Silberpreisen. Telegraphische Bankanweisungen auf London wurden notirt von 5 Schill. 0¼ P. bis 5 Schill. 1⅜ Pce. pro 1 Tael, desgleichen Bankwechsel 4 Monate Sicht von 5 Schill. 1¼ P. bis 5 Schill. 2½ Pce. pro 1 Tael. Die Notirungen für 4 Monate Sicht-Bankwechsel auf Paris bewegten sich zwischen 6 Franken 46 Cent. und 6 Franken 59 Cent. pro 1 Tael.

4. Das Deutsche Interesse in Schanghai.

Der Werth der diesjährigen Gesammteinfuhr solcher Artikel, welche ganz oder theilweise aus Deutschland kommen, beträgt nach zollamtlicher Valuation 3 634 991 Haik. Taels oder 21 082 948 Mark. Es sind darunter begriffen Medium- und Russische Tuche, Flanelle, Anilinfarben, Zündhölzer, Nähnadeln, Getränke, Eisendraht, altes Eisen, Zinktafeln, Spelter, Stahl, Seife, Schwefelsäure, Lampen, Lichte, Regenschirme, Ultramarin. Nicht darin enthalten sind die unbedeutenden Importe, welche in der zollamtlichen Statistik nur unter der Bezeichnung „Verschiedenes" angeführt werden, sowie die mit anderen Metallwaaren in einem Posten zusammengefaßten Messingknöpfe, obgleich letztere einen beträchtlichen Werth repräsentiren und fast ausschließlich Deutscher Manufaktur sind. Sachverständiger Schätzung zufolge kann man annehmen, daß von den zuvor benannten Artikeln im Aggregat 75 pCt. aus Deutschland bezogen werden. Dieser Aufstellung nach würde der diesjährige Werth des in Importgegenständen mit Deutschland gemachten Geschäftes somit drei Viertel der obigen Summe ausmachen und sich auf 15 812 211 Mark beziffern.

In früheren Jahresberichten ist bereits darauf hingewiesen, daß ein nicht unwichtiger Theil der Einfuhr Chinas in der von den Zollämtern herausgegebenen, im Uebrigen so sorgfältig geführten Statistik fehlt. Es sind dies die dem gewöhnlichen Handel entzogenen Gegenstände des sogenannten Regierungsgeschäfts, namentlich Kriegsartikel, welche nur auf Bestellung oder doch nur mit Erlaubniß der Chinesischen Regierung eingeführt werden dürfen. Es ist ferner darauf aufmerksam gemacht worden, daß gerade diese Geschäftsbranche für Deutschland eine besondere Wichtigkeit habe resp. erlangen werde, und dem Bedauern Ausdruck gegeben, daß ziffernmäßige Belege über den Umfang derselben nicht beizubringen seien, weil die damit befaßten Negotianten eine besonders strikte Reserve zu beobachten pflegten. Um so größeres Interesse verdient die nachfolgende Zusammenstellung, welche zum ersten Male genauere Nachweise über das während eines Jahres mit Deutschland in Kriegsartikeln gemachte Geschäft ertheilt. Die zu Grunde liegenden Angaben sind der Gefälligkeit der betheiligten Deutschen Firmen zu verdanken und dürfen auf ziemliche Vollständigkeit Anspruch machen. Danach ist im Laufe des Jahres 1881 an Kriegs- und anderen Artikeln des Regierungsgeschäfts aus Deutschland bezogen worden:

Ledergarnituren	Stück	15 000
Pulver	Kilogr.	240 000
„ prismatisches	„	30 000
Schießbaumwolle	„	1 100
Salpeter, raffinirter	„	87 000
„ „	Fässer	281
Blech für Patronen und Zündhütchen	Kilogr.	42 000
Stahl	„	6 000
Geschosse für Kanonen	Stück	4 360
Sprenggeschosse	„	200
Kartouchen und Gewehrpatronen	„	10 080 000
Gewehre, Mauser-	„	24 500
„ Hinterlader	„	5 200
„ Vorderlader	„	4 000
Karabiner für Kavallerie	„	200
Pistolen	„	300
Lafseten	„	30
Läufe für Nordenfeldt- und Gatling-Kanonen	„	500
Kanonen, Berg-	„	2
„ Feld-	„	20
„ Schiffs-	„	12
„ Küsten-	„	22
Torpedominen	„	74
Fischtorpedos	„	20
Maschinen:		
Metall-Walzwerke	„	1
Hydraulische Pulverpressen	„	1
Kartouchenfabriken	„	1
Arsenalmaschinen	„	3
Elektrische Apparate	„	2
Feuerspritzen	„	4
Telephone	„	1
Schiffe:		
Korvetten	„	1
Dampfbarkassen	„	1
Torpedoboote	„	2

(Anmerkung. Ablieferung von obigen 12 Schiffskanonen, von 7 Küstenkanonen und von der Korvette fällt in das Jahr 1882. Den Ursprungsorten nach waren unter Andern betheiligt: Berlin, Essen, Walsrode, Rottweil, Chemnitz, Buckau, Billwärder, Stettin, Karlsruhe.)

Der Gesammtwerth vorstehender Gegenstände belief sich nach den einzeln in Mark dafür spezifizirten Beträgen auf 13 518 400 Mark. Diese Summe, zu dem obigen Schätzungswerthe der übrigen Importe addirt, ergiebt für die ganze im Berichtjahre stattgefundene Einfuhr aus Deutschland den Werth von 29 330 611 Mark.

Ueber den Geschäftsgang in Deutschen Importen ist oben bei den einzelnen Artikeln das Nöthige mitgetheilt worden. Im Allgemeinen werden unsere Fabrikanten mit den Resultaten des Jahres zufrieden sein, da während der ersten Hälfte desselben fast sämmtliche Deutschen Manufakte ausnehmend günstig lagen. Die darauf folgende Ueberführung des Marktes hat dann allerdings eine Preislage verursacht, welche sich in der Bilanz des nächsten Geschäftsjahres um so bedauerlicher fühlbar machen wird. Die aus dem Deutschen Handelsstande hierher gerichteten Gesuche um Anknüpfung von Geschäftsverbindungen betrafen im Berichtjahre folgende Gegenstände:

Champagner, Eisenwaaren, optische Waaren, Taschentücher, Spielsachen, Maschinen, Instrumentensaiten, Cigarren und Cigarretten,

Bleifarben, Spiegelglas, Seife und Parfumerien, Cognac-Imitation, Uhrwerkzeuge, Dinten, Kornbranntwein, Goldleisten, Knochenöl, Nähmaschinen, Bleifedern, Magenbitter, Kölnisches Wasser, Pfeifen, Stroh- und Filzhüte, Sämereien, Leder und Riemen, Phosphorbronze, Lampengläser, Chokoladen, Haarnadeln, Genrebilder, Hanfgurte, Gasmaschinen.

Mit wenigen Ausnahmen mußten die Anfragenden dahin beschieden werden, daß der Chinesische Markt für derartige Artikel keine Chancen oder doch nicht die einer regelmäßigen Geschäftsverbindung biete. Der größere Theil derselben ist überhaupt nur für Europäischen Verbrauch geeignet, und bei der verhältnißmäßig geringen Zahl hier lebender Ausländer, die außerdem unter der Herrschaft des Englischen Geschmacks stehen, nur eines ganz beschränkten Konsums fähig. Anderes, wie Spielsachen, Parfumerien, Goldrahmen, Quincaillerien, geht allerdings in den Chinesischen Konsum über, wird aber lediglich auktionsweise verkauft, wobei hier und da gute Raten, häufiger wohl nur Schleuderpreise erzielt werden. Von der Aussendung ist daher abzurathen, es müßte sich denn um abgesetzte Muster oder alte Lager handeln, die man in Europa nicht mehr los werden kann.

In dem Bezuge von Kriegsartikeln, Maschinen ꝛc. tritt neuerdings eine Tendenz der Chinesischen Regierung hervor, Bestellungen direkt in den Ursprungsländern durch Vermittelung ihrer daselbst residirenden Gesandtschaften zu machen. Da unsere Fabrikanten es jedoch in ihrem Vortheil finden, auch bei den auf gedachtem Wege zu Stande gekommenen Kontrakten ihren Agenten in China eine Kommission zu belassen, so hat jene diplomatische Konkurrenz den Verdienst der hiesigen Firmen noch nicht sehr beeinträchtigt. Es dürfte nicht überflüssig sein, bei dieser Gelegenheit darauf aufmerksam zu machen, daß die große Ausdehnbarkeit, welche dem sogenannten Regierungsgeschäft unzweifelhaft beiwohnt, doch nicht selten aus Unkenntniß der Staatseinrichtungen Chinas überschätzt wird. Man denkt an die großartigen Lieferungen, welche für Europäische Staatsbedürfnisse ausgeschrieben werden, und glaubt, daß ähnliche Lieferungen in dem ungeheueren Chinesischen Reiche einen noch weit imponirenderen Umfang annehmen müßten. Allein der Unterschied ist der, daß von einer einheitlichen, systematischen Organisation der Staatsbedürfnisse in China überhaupt nicht die Rede ist, weil dieselbe nicht in den Händen der Centralregierung liegt, sondern es den Provinzialbehörden, oft bis in die niederen Organe herab, überlassen bleibt, nach dem jeweiligen Stande ihrer Finanzen und nach ihrem subjektiven Ermessen über die Nothwendigkeit solcher Anschaffungen zu befinden. Der Versuch, diesem Stande der Dinge entgegen zu arbeiten, ist vergeblich gemacht worden. Es hat z. B. der hiesige Agent einer Deutschen Industriewerkstätte seine Bemühungen darauf konzentrirt, die Einführung einer einheitlichen Bewaffnung der Chinesischen Armee mit Hinterladern durchzusetzen. Kleinere Bestellungen, die sich ihm hier und da wohl geboten hätten, wurden vernachlässigt in der Hoffnung, endlich in um so umfangreicheren regelmäßigen Lieferungen den Erfolg einer weitaussehenden Politik zu ernten. Aber während er jene Bemühungen, mit Versprechungen vertröstet, Jahre lang erfolglos fortsetzte, machten Konkurrenten die bescheideneren Geschäfte, welche die Lage des Landes mit sich brachte, und die Ausrüstung der Chinesischen Armee hat heute noch einen ebenso buntscheckigen Charakter wie zuvor.

Von einem eigentlichen Submissionswesen in unserem Sinne ist daher in China überhaupt nicht die Rede. Für die Lieferanten von Kriegsartikeln kommt es darauf an, sich die Kundschaft einzelner Beamten in den verschiedenen Provinzen zu erwerben und durch Anzahl und Varietät der zu erlangenden Kontrakte den Mangel einheitlicher Bestellungen größeren Umfangs fürerst zu ersetzen.

Die Verschiffungen Chinesischer Produkte nach Deutschland in der Zeit von April bis Dezember 1881[1]) bestanden aus folgenden Gegenständen:

			Werth in Mark.
Rohe Baumwolle	Kilogr.	31 620	30 566
Schwarzer Thee (Hankau und Kiukiang)	„	326 674	470 678
Federn (von Geflügel)	„	43 165	19 784
Rhabarber	„	1 280	24 209
Haare von Kamelen	„	2 768	34 252
„ „ Pferden	„	662	2 134
„ „ Yaks	„	573	3 116
Yak-Schwänze	Stück	1 800	4 176
Schweinsborsten	Kilogr.	1 325	3 099
Chinesische Teppiche	Stück	100	530
Strohgeflecht	Kilogr.	1 152	1 324
Schaffelle	Stück	100	609
Leder	Kilogr.	633	3 224
Galläpfel	„	5 328	5 150
Rohtabak	„	5 049	2 755
Pongee (eine Art Seidenzeuge)	„	193	2 979
		Zusammen	608 585

Vorstehende Exporte gingen sämmtlich unter direktem Konnossement nach Hamburg. Was außerdem noch über andere Häfen direkt nach Deutschland exportirt wird und was Deutschland auf dem Wege des Zwischenhandels von den Europäischen Centralmärken an Chinesischen Produkten, namentlich Seide, Thee, Droguen, Strohgeflecht, erhält, entzieht sich der diesseitigen Wahrnehmung.

Die unter Deutscher Leitung stehende Filanda in Chefoo, über welche der Bericht in dem Januarheft des Deutschen Handelsarchivs von 1882 S. 41 zu vergleichen ist, hat im Jahre 1881 in Folge mannigfacher Störungen nur das sehr geringe Quantum von 1500 Kilogramm Pongeeseide produzirt und nach Europa versandt. Weitaus der größte Theil der Sendungen ist nach Crefeld verkauft, wo das Produkt großen Anklang gefunden hat und man willig das zehnfache Quantum übernommen haben würde. Theile der Sendungen sind nach Elberfeld und Mailand verkauft; auch dort ist das Gespinnst, welches in dieser Form in Europa noch unbekannt war, mit Beifall aufgenommen und ein starker Absatz desselben zu erwarten, sobald regelmäßige größere Sendungen es den Fabrikanten ermöglichen, sich auf die Verarbeitung dieses Webematerials einzurichten.

Die ins Auge gefaßte Erweiterung des bisher nur im Versuchsstadium sich befindenden Etablissements ist in letzter Zeit beschlossen und jetzt in Ausführung begriffen. Es wird die Produktionsfähigkeit der Chefoo Filanda fürerst auf etwa 30 000 Kilogramm per annum erhöht werden, wobei zu berücksichtigen, daß in der Folge hauptsächlich feinere Titres gesponnen werden sollen, um den Anforderungen der Europäischen Textilindustrie noch besser zu genügen; es reduzirt das natürlich sehr erheblich die quantitative Leistungsfähigkeit der Spinnerei, die sich bisher nur mit Anfertigung von Gespinnsten groben Titres befaßte.

Um jährlich 30 000 Kilogramm Seide liefern zu können, würde die Chefoo Filanda etwa 600 Arbeiter beschäftigen müssen.

Das Produkt des Etablissements besteht hauptsächlich aus Poils — das heißt im einfachen Faden gezwirnter Seide, welche zum Färben und Weben keines weiteren Zwirnens bedarf —. Die Spinnerei wird

[1]) Für das erste Quartal fehlen die Angaben.

mit Dampfbetrieb ausgerüstet; durch bedeutende, neuerdings vorgenommene Verbesserungen der Spinn- und Zwirnmaschinen hofft man, mit der Zeit eine solche Glätte und Reinheit des Fadens zu erzielen, daß derselbe nicht nur, wie bisher, in der Plüschfabrikation, sondern auch zum Weben von Sammet und glatten Modestoffen Verwendung finden kann. In Chinesischen merkantilen Kreisen schenkt man dem Unternehmen großes Vertrauen und hat sich mit einem beträchtlichen Kapital daran betheiligt. Gerade diese Heranziehung des Chinesischen Interesse bildet aber eine wesentliche Bürgschaft für den finanziellen Erfolg, weil dadurch ein billigerer Ankauf des Rohmaterials an Kokons im Innern des Landes ermöglicht wird.

Die Zahl der im Berichtjahre angekommenen Deutschen Schiffe beträgt 85 mit einem Tonnengehalt von 46 999; sie hat dem Vorjahre gegenüber zugenommen um 8 Schiffe, resp. 7972 Tonnen Es kamen an:

von Hongkong	22	Schiffe,	von London	1	Schiff,
„ Hamburg	13	„	„ Kelung	1	„
„ Hankau	5	„	„ Taiwanfu	1	„
„ Singapore	5	„	„ Wusung	1	„
„ Newchwang	5	„	„ Antwerpen	1	„
„ Chinkiang	4	„	„ Swatow	1	„
„ Hakodate	4	„	„ Freemantle	1	„
„ Nagasaki	4	„	„ Hiogo	1	„
„ Sydney	2	„	„ Townsend	1	„
„ New-York	2	„	„ Ningpo	1	„
„ Chefoo	2	„	„ Tungtha-Leuchtschiff	1	„
„ Bangkok	2	„		85	Schiffe,
„ Kuchinotsu	2	„			
„ Amoy	2	„			

wovon also 22 aus Chinesischen, 63 aus ausländischen Häfen (einschließlich Hongkong). Die Ladung bestand in Steinkohle (9 Schiffe — Nagasaki mit Kuchinotsu, Sydney, Kelung), Holz (9 — Singapore, Hankau, Hiogo, Townsend), Bohnen und Bohnenkuchen (7 — Newchwang, Chefoo), Seegras (4 — Hakodate), Teakholz und Pfeffer (2 — Bangkok), Petroleum (1 — New-York), Reis (1 — Chinkiang), Gips (1 — Ningpo), Sandelholz (1 — Freemantle); die übrigen hatten Stückgüter und 6 Schiffe waren in Ballast. Der Werth der von Chinesischen Häfen eingebrachten Ladungen betrug 399 972 Haik. Taels, der Werth der von ausländischen Häfen kommenden war 2 071 500 Haik. Taels, zusammen 2 471 472 Haik. Taels als Werth aller Eingangsladungen.

Ausgegangen sind:

nach Hongkong	16	Schiffe,	nach Manila	2	Schiffe,
„ Chinkiang	11	„	„ Hiogo	2	„
„ Chefoo	9	„	„ Hakodate	1	Schiff,
„ Newchwang	9	„	„ Ningpo	1	„
„ Swatow	4	„	„ New-York	1	„
„ Fooschow	4	„	„ London	1	„
„ Amoy	4	„	„ Singapore	1	„
„ Nagasaki	4	„	„ Yokohama	1	„
„ Hankau	3	„	„ Kuchinotsu	1	„
„ Whampoa (Kanton)	2	„	„ Manila	1	„
„ Tientsin	2	„	verkauft oder im Hafen verblieben	3	„
„ Taiwanfu	2	„		85	Schiffe.

Die Ausgangsladung bestand in Eisen, namentlich altem (12 Schiffe — Chinkiang, Chefoo, Newchwang, Hankau, Nagasaki), Bohnen und Bohnenkuchen (5 — Amoy, Swatow), Thee (4 Schiffe nach Fooschow, um dort aufzufüllen, 2 mit kompleter Ladung nach London und New-York), Reis (4 — Swatow und Kanton), Steingut (1 — Manila), Petroleum (1 — Hiogo), Kohle (1 — Hakodate), Pulver (1 — Ningpo), Telegraphenstangen (1 — Tientsin); 10 Schiffe gingen in Ballast, die übrigen mit Stückgütern aus. Der Werth der Ausgangsladungen bezifferte sich auf 1 490 362 Haik. Taels, wovon 970 175 Haik. Taels auf die (52) Ausklarirungen nach Chinesischen Häfen und 583 187 Haik. Taels auf die (30) Ausklarirungen nach dem Auslande resp. Hongkong kommen.

Erfreulich ist die Zunahme des direkten Verkehrs mit Hamburg, den die Segelschifffahrt aufzuweisen hat, als ein Anzeichen für die Vermehrung der Deutschen Exporte nach China. Es kamen nämlich von dort dieses Jahr 6 Segelschiffe mit zusammen 2746 Tonnen, gegen 1 Schiff von 293 Tonnen im Vorjahre. Die Güter Deutschen Ursprungs, zu deren Beförderung man sich der Segelfracht zu bedienen pflegt, sind Cement, Schwefelsäure, Pulver, Metalle, Getränke, Glaswaaren, auch wohl Lampen, Seife, Zündhölzer, Maschinen, während Textilfabrikate, Farben, Nadeln u. dergl. nur per Dampfschiff befördert zu werden pflegen.

Die Deutsche Dampfschifffahrt ist sich mit der vorjährigen ziemlich gleich geblieben: 35 gegen 37 Einklarirungen mit 28 484 gegen 28 767 Tonnen. Auch die Vertheilung der einzelnen Reisen zeigt wenig Unterschied. Es kamen nämlich 7 Besuche auf die direkte Linie der „Deutschen Dampfschiffsrhederei" zwischen Hamburg und Schanghai, ferner 12 auf Küstenreisen von Schiffen derselben Linie, 11 auf die Siemssen'sche Küstenlinie zwischen hier und Kanton und 5 auf gelegentliche Fahrten anderer Dampfschiffe. Die „Deutsche Dampfschiffsrhederei" läßt ihre Schiffe ziemlich regelmäßig alle sechs Wochen von Hamburg abfahren. Ist wenig Ladung für Schanghai an Bord, so wird dieselbe zuweilen von Hongkong aus mittelst anderer Gelegenheit weiter befördert und das betreffende Schiff kommt gar nicht hierher, woraus sich erklärt, daß die oben aufgeführten Besuche nicht die volle zu erwartende Zahl ausmachen. Zurück von China nach Hamburg werden regelmäßige Abfahrtszeiten bis jetzt nicht beobachtet. Die Kompagnie verchartert ihre Dampfschiffe meistens zunächst für Küstenreisen und läßt sie die Rückreise nach Deutschland je nach Konvenienz antreten.

Die Betheiligung der Deutschen Flagge an der allgemeinen Schiffsbewegung von Schanghai während der letzten drei Jahre wird durch folgende Prozente dargestellt:

	Prozentverhältniß der Deutschen Schiffsbewegung zu der allgemeinen.		
	1881.	1880.	1879.
Schiffsbesuche	3,47	3,27	4,39
Tonnenbewegung	2,50	2,27	2,94
Ladungswerth	1,75	1,85	1,55

Was zur allgemeinen Förderung des Deutschen Interesses in Schanghai resp. China überhaupt durch Errichtung von Banken, Verbesserung der direkten Schifffahrtsgelegenheiten, Aussendung industrieller Agenten ꝛc. so oft bemerkt worden, braucht hier nicht noch einmal wiederholt zu werden. Einige dahin einschlagende neuere Thatsachen verdienen jedoch spezielle Erwähnung.

Die letzten Staatsanleihen, welche die Chinesische Regierung gemacht hat, sind auf dem hiesigen Silbermarkt mit großem Nutzen für die negozirende Bank begeben worden. Da dieselben durch Vermittelung einer Deutschen Firma erfolgten, so ist Grund, anzunehmen, daß diese Geschäfte einem etwa am Platze befindlichen Deutschen Geldinstitute zugefallen sein würden, zumal das Vorhandensein großer Silbervorräthe in Deutschland vielleicht außergewöhnliche Facilitäten ermöglicht hätte. Der daraus zu ziehende Gewinn würde natürlich

nur als Accidens neben den gewöhnlichen Geldgeschäften anzusehen sein, die der Deutsche und Europäische Handel des Platzes mit sich bringt.

Die von dem Oesterreichischen Lloyd zwischen Triest und Hongkong errichtete Linie ist unerwartet rasch vermehrt worden. Trotz der längeren Zeitdauer in Folge des von ihr gemachten Umweges über Bombay erfreut sie sich stets voller Frachten für Hin- und Rückreise und soll sich vortrefflich bezahlen. Daß Schifffahrtsgelegenheiten oft geradezu Handel erzeugen, wird durch das Beispiel der oben erwähnten Häuteausfuhr bewiesen, von der ein beträchtlicher Theil durch diese neue Linie von seinem bisherigen Bestimmungslande abgelenkt worden ist und dem Konsumtionsgebiete nunmehr auf direktem Wege zugeführt wird.

Auch Antwerpen macht Anstrengungen, sich in unmittelbare Verbindung mit China zu setzen und Hamburg, dessen Dampfschiffe bisher nicht unbedeutende Frachten an Gütern aus Belgien erhielten, womöglich zu überflügeln. Daß es auf diesem Wege rasch fortschreitet, ergeben folgende Zahlen:

Es kamen an in Schanghai

	aus Antwerpen.		aus Hamburg.	
	1879.	1881.	1879.	1881.
Dampfschiffe.....	3	6	6	7
Segelschiffe	4	4	3	6
Zusammen...	7	10	9	13

Da der Absatz Belgischer Waaren in China so bedeutend ist, daß sogar die Englische Postdampferlinie dem Vernehmen nach damit umgeht, in Zukunft regelmäßig einmal im Monat Antwerpen anzulaufen, so sollte Hamburg die ihm in diesem Hafen erwachsende Konkurrenz nicht unterschätzen. — Daß endlich auch die Aussendung sachverständiger Agenten zu besserer Erforschung des Marktes in China manchem Deutschen Industriezweige Vortheil bringen dürfte, dafür lassen sich neue Thatsachen nicht anführen, weil der Versuch, so viel bekannt, noch nicht gemacht ist. Jedenfalls empfiehlt sie sich aber als ein Unternehmen, dessen Kosten unerheblich, dessen Erfolg immerhin wahrscheinlich ist.

5. Allgemeines.

Ein Rückblick auf das zurückgelegte Handelsjahr gewährt im Ganzen kein unerfreuliches Bild. Ohne durch politische oder Naturereignisse ernsteren Charakters gestört zu werden, hat der Wohlstand des Landes, so weit er sich im ausländischen Handel manifestirt, entschiedene Fortschritte gemacht. Das Geschäft in den vom Auslande bezogenen Textil- und anderen Fabrikaten war so lebhaft wie je; es würde noch bessere Resultate gelassen haben, wenn nicht in vielen Artikeln eine Ueberführung eingetreten wäre. Die Verschiffungen an Seide haben abgenommen, aber nur in Folge eines Minderertrages der Ernte, während die Haltung der Preise eine ungewöhnliche Unabhängigkeit des hiesigen Marktes von den Märkten in Europa bewies. Thee und die meisten übrigen Exporte haben sich ebenso wie der Schiffsverkehr des Hafens vermehrt.

Von dem im Laufe des Jahres 1881 abgeschlossenen, bezw. in Kraft getretenen Staatsverträgen Chinas mit Rußland, Amerika, Brasilien und Deutschland ist der zuletzt genannte, die sogenannte Zusatzkonvention vom 31. März 1880, wesentlich handelspolitischen Inhalts. Die wichtigeren dadurch eingeführten Neuerungen beziehen sich auf Einrichtung von Zollausschlüssen (bonded warehouses) in den geöffneten Häfen, Erleichterungen in der Zahlung von Tonnengeldern, Gestattung des Umladens von Kaufmannsgütern bei Wusung (unterhalb einer Sandbank, welche Schiffen den Zugang nach Schanghai erschwert), Zollfreiheit der Materialien für Docks 2c.

Zu Anfang des Jahres wurden die Raten sämmtlicher Feuer-Versicherungsgesellschaften auf die Hälfte ihres bisherigen sehr hohen Betrages herabgesetzt und dadurch dem Handel eine wesentliche Erleichterung gewährt. Sie betragen jetzt für Risiken erster Klasse ein halbes Prozent.

Im Oktober expedirte die unter dem Namen „China Merchants" schon seit längerer Zeit von Chinesischen Kaufleuten hier gebildete, bisher nur Küstenschifffahrt treibende Dampfschifffahrtsgesellschaft zum ersten Male einen ihrer Dampfer, den „Meifu", direkt nach London mit einer Ladung Thee. An Bord befanden sich als Passagiere einige Chinesische Kaufleute, welche in London eine mit großem Kapital ausgerüstete Handelsniederlassung begründen sollen, um das Geschäft in Thee und Seide in unmittelbare Beziehung mit den Konsumenten zu bringen. Ob dieser zum ersten Male in größerem Maßstabe gemachte Versuch der Chinesen, sich bei dem Absatz ihrer Landesprodukte von der ausländischen Vermittlung zu emanzipiren, von Erfolg begleitet sein wird, ist mehr als zweifelhaft. Zunächst soll der „Meifu" von London fast ohne Ladung hierher zurückgekehrt sein — wie die Chinesen behaupten — in Folge einer Europäischerseits aus Mißgunst gegen dieses Unternehmen geschlossenen Koalition.

Die Eröffnung des Telegraphen von Schanghai nach Tientsin im Monat Dezember ist das letzte handelspolitische Ereigniß von Bedeutung, welches das Jahr aufzuweisen hat. Der Telegraph ist Europäern wie Chinesen in gleicher Weise zugänglich und wird auf die Entwickelung des Handels mit dem Norden nicht ohne Einfluß bleiben. Viele betrachten ihn außerdem als Vorläufer von Eisenbahnen, von deren Erbauung man sich eine unermeßliche Ausdehnung des Europäischen Handels in China versprechen zu dürfen glaubt.

Wir schließen diesen Bericht mit einigen statistischen Notizen über die Bevölkerung Schanghais und über den Werth des dort befindlichen Privateigenthums, welche letzteren, in diesem Jahre zum ersten Male durch Schätzungen der Handelskammer aufgenommen, ein interessantes Licht auf die Bedeutung des so rasch aufgeblühten Handelsplatzes werfen, sowie über die Werthe der wichtigsten Ein- und Ausfuhrartikel:

Ausländische Bevölkerung.

	Anzahl.	Zahl der Firmen.
Engländer.....	1200	150
Spanier (größtentheils Malayen von Manila)	342	5
Japaner.....	300	17
Portugiesen (und andere nicht in Vertragsverhältniß mit China stehende Nationen).....	299	2
Deutsche	206	26
Franzosen	155	6
Amerikaner.....	100	8
Oesterreicher	47	1
Schweden und Norweger	45	1
Italiener	41	1
Dänen.....	12	—
Niederländer.....	9	1
Brasilianer	4	—
Belgier	4	—
Russen.....	3	—
	2767	219

Chinesische Bevölkerung.

Ausländische Ansiedelungen	145 000
Chinesische Stadt geschätzt auf etwa	155 000
Zusammen	300 000

Werth des in den ausländischen Ansiedelungen von Schanghai befindlichen Privat- und Munizipal-Eigenthums.

(Die angrenzende eigentliche Chinesische Stadt nicht eingeschlossen.)

a. Gebäude nebst Bodenwerth (in ausländischer wie Chinesischer Hand)	24 355 000	Taels,
b. Schwimmende Entrepôts und Leichter	175 000	„
c. Kaufmannsgüter und sonstige fahrende Habe:		
in Händen von Ausländern	15 010 000	Taels.
„ „ „ Chinesen	12 400 000	„
d. Baares Geld und ungemünztes Silber in ausländischer wie Chinesischer Hand	4 500 000	„
e. Diverses, sage 1 Prozent von obiger Summe	560 000	„
	57 000 000	Taels.
	oder 302 100 000	Mark.

NB. Die Schätzungen datiren vom 1. Januar 1881.

6. Verkehrsübersichten.

1. Uebersicht der wichtigeren Einfuhrartikel ausländischen Ursprungs ihrem Werthe nach.

Waaren.	1881. Konsumirt für lokalen Bedarf oder Netto-Einfuhr.	1881. Wieder-Ausfuhr.	1881. Gesammt-Einfuhr.	1880. Gesammt-Einfuhr.
	Werth in Haikuan-Taels.			
Opium	8 313 392	19 139 669	27 453 061	21 360 616
Baumwollenmanufakte	3 822 417	15 835 252	19 657 669	18 886 322
Wollen- und Halbwollenmanufakte	924 018	4 367 176	5 291 194	5 228 911
Metalle	426 444	3 332 455	3 758 899	3 086 839
Verschiedene Meeresprodukte, (Seegras, Agar-Agar, Hausenblase, Tripang, Haifischflossen	246 003	1 208 552	1 484 555	1 261 561
Bauholz	754 942	36 569	791 511	572 668
Farb- und Nutzhölzer	265 638	443 365	709 003	443 239
Ginseng (Japan, Korea, Amerika)	157 033	355 234	512 267	507 015
Steinkohle	1 016 602	33 496	1 050 098	766 926
Petroleum	177 214	317 616	494 830	378 170
Farben und Farbstoffe	417 943	526 639	944 582	500 346
Zündhölzer	189 447	226 787	416 234	365 971
Pfeffer	22 892	359 820	382 712	204 634
Eßbare Schwämme	57 938	126 222	184 160	193 646
Maschinen	126 949	29 852	156 801	73 047
Getränke (Wein, Bier, Genever, Cognac)	140 620	46 567	187 187	183 408
Nähnadeln	90 240	148 947	239 187	170 281
Schwefelsäure	44 810	42 155	86 965	100 293
Leder	69 485	5 010	74 495	64 201
Wanduhren	36 210	61 137	97 347	82 180
Mehl	65 288	10 184	75 472	76 668
Seife	74 264	18 170	92 434	64 413
Papier	7 375	60 057	67 432	70 517
Taschenuhren	27 657	28 624	56 281	47 034
Stearinlichte	6 603	6 252	12 855	53 094
Lampen	17 169	2 126	19 295	30 415
Fensterglas	35 743	55 631	91 374	87 612
Regenschirme	26 700	23 650	50 350	60 627
Feuersteine	11 632	1 636	13 268	27 794
Ultramarin	947	13 172	14 119	22 676
Verschiedenes	2 797 392	1 599 797	3 808 516	2 146 009
	20 371 007	48 461 819	68 244 153	57 117 133
Abzüglich des Mehrbetrages der Wieder-Ausfuhr einzelner Artikel gegenüber der Gesammt-Einfuhr derselben Artikel mit	588 673	—	—	—
bleibt Netto-Einfuhr	19 782 334	—	—	—

2. Uebersicht der wichtigeren Ein- und Ausfuhrartikel Chinesischen Ursprungs ihrem Werthe nach.

Waaren.	1881. Einfuhr abzüglich der Reexporte oder Netto-Einfuhr.	1881. Ausfuhr nach Chinesischen Häfen.	1881. Ausfuhr nach dem Auslande einschließlich Hongkong.	1880. Ausfuhr nach dem Auslande einschließlich Hongkong.	1881. Gesammt-Ausfuhr.	1880. Gesammt-Ausfuhr.
	Werth in Haikuan-Taels.					
Seide, rohe, Abfall und Kokons	581 501	213 677	16 745 278	20 698 619	16 958 955	21 074 980
Thee, schwarzer, grüner, Ziegel- 2c.	146 834	2 319 645	11 591 401	10 215 370	13 911 046	12 688 369
Cerealien (Reis und Weizen)	4 055	6 287 453	85	668 025	6 287 538	5 413 156
Seidenmanufakte	154 579	3 747 789	864 228	833 700	4 612 017	4 483 888
Zucker	2 014 214	3 283 447	77 150	118 972	3 360 597	3 589 271
Baumwolle, rohe	62 270	2 811 183	567 625	555 709	3 378 808	5 494 330
Strohgeflecht und Strohhüte	99 711	11 324	1 426 598	1 622 859	1 437 922	1 627 533
Papier	65 531	1 041 280	212 452	203 781	1 253 732	1 356 171
Kupfermünzen	28 366	566 834	—	24 000	566 834	1 261 191
Nankins	—	714 437	191 132	154 001	905 569	922 358
Medizinen	333 758	682 728	409 298	558 203	1 092 026	1 145 418
Tabak	966 236	948 405	25 969	106 139	974 374	1 153 999
Erbsen, Bohnen und Bohnenkuchen	90 797	663 278	131 516	268 460	794 794	973 379
Hanf	188 462	348 838	151 785	174 587	500 623	611 359
Lilienblüthen, getrocknete, und Samen	48 517	149 727	189 050	382 280	338 777	450 597
Fächer	116 101	796 758	1 825	1 299	798 583	816 783
Häute, Felle und Pelze	130 178	68 571	693 597	282 977	761 968	328 292
Oele, vegetabilische	268 200	219 939	59 494	44 029	279 433	279 456
Obst, getrocknetes und frisches	374 229	204 918	121 252	33 975	326 170	178 777
Porzellan, Steingut und Glaswaaren	37 794	324 256	212 197	235 667	566 453	485 199
Wachs	117 450	285 017	228 480	202 421	513 497	383 195
Tintenfisch, getrocknete Fische, Schrimpse u. Muscheln	15 985	404 011	34 639	67 514	438 650	300 615
Safflor	48 679	79 969	95 003	124 220	174 972	190 407
Rhabarber	37 610	23 252	219 705	192 874	243 057	232 378
Moschus	—	41 455	148 240	220 495	189 695	273 535
Vermizelli	28 048	37 089	268 588	406 285	305 677	455 208
Fungus	177 370	148 372	115 080	76 470	263 452	198 315
Galläpfel	10 432	44 578	193 624	210 346	238 202	238 815
Haare (Menschen-, Ziegen-, Kamel- u. a.)	4 075	10 046	146 437	213 632	156 483	221 295
Messingwaaren, insbesondere Knöpfe	48 130	130 216	12 465	13 597	142 681	195 108
Grastuch	112 516	224 463	12 640	8 220	237 103	217 938
Lung-n-gans	54 060	162 490	1 518	1 011	164 008	198 427
Firniß	141 465	111 896	2 421	801	114 317	91 833
Zinnober	18 079	136 170	—	1 770	136 170	81 727
Verschiedenes	2 816 590	1 829 074	845 966	75 576	2 676 040	2 596 065
	9 242 422	29 072 485	36 027 738	38 976 284	65 100 223	70 209 367
Abzüglich des Mehrbetrages einzelner Reexporte gegenüber der Gesammteinfuhr derselben Artikel mit	665 441	—	—	—	—	—
bleibt Netto-Einfuhr	8 576 981	—	—	—	—	—

I.]

Tamsui.

Bericht über den fremden Handel in Tamsui und Kilong während des Jahres 1881.

Einfuhr.

Die unten angefügte Tabelle 1 zeigt, daß in den letzten drei Jahren eine stetige und bemerkenswerthe Zunahme in der Gesammteinfuhr stattgefunden hat. Der Werth der fremden Einfuhren in 1881 überstieg denjenigen des Vorjahres um 31 312 Pfd. Sterl., und in gleicher Weise hatten die heimischen, d. h. Chinesischen Importe einen Mehrwerth von 8541 Pfd. Sterl. im Berichtjahre.

Bei den fremden Einfuhrartikeln ist eine Zunahme hauptsächlich für Baumwollenwaaren und Blei zu verzeichnen, während einige andere Waaren und auch mehrere Chinesische Importartikel eine Abnahme zeigen.

Da die statistischen Angaben des Zollamts zwischen Englischen und Amerikanischen Baumwollwaaren keinen Unterschied machen, so ist es nicht möglich, mit Sicherheit anzugeben, ob die Einfuhr Englischer

Baumwollwaaren zugenommen hat. Auch die Detaillisten und die Konsumenten machen in der Benennung keinen Unterschied, von durchaus kompetenter Seite aber wird versichert, daß Amerikanische Baumwollwaaren hier immer beliebter werden, und daß die Einfuhr derselben schnell gewachsen ist. Dieselben sollen in verschiedener Hinsicht dem Englischen Fabrikat weit überlegen sein. Weiße Shirtings kosteten während des Jahres ungefähr 3 Dollars 20 Cents das Stück, bessere Sorte grauer Shirtings 2 Dollars 65 Cents, geringere Sorte 2 Dollars 55 Cents, T-Tuch 1 Dollar 70 Cents bis 1 Dollar 85 Cents.

Tabelle 5 enthüllt uns die auffällige Thatsache, daß die Einfuhr fremden Opiums nach und nach abnimmt. Ebenso, wie im Jahre 1880 weniger Opium bei dem Zollamt gebucht wurde, als in 1879, ist für 1881 eine Abnahme im Vergleich zu 1880 zu konstatiren. Es kann aber kaum bezweifelt werden, daß die zum Konsum gelangende Quantität weit größer war, was übereinstimmend von verschiedenen Seiten bestätigt wird. Obgleich die Angestellten des Zollamts und des Likinamts eine scharfe Kontrole ausüben, ist es doch wahrscheinlich, daß ein beträchtliches Quantum fremden Opiums durch Reisende, Mannschaften fremder Schiffe und einheimische Fahrzeuge nach Tamsui und Kilong hineingeschmuggelt worden ist. Es wird auch berichtet, daß im letzten Jahre eine bedeutende Quantität Chinesischen Opiums auf Dschonken eingeführt worden ist, und der Werth, welchen dasselbe repräsentirt, wird von einem Kaufmann auf etwa 100 000 Dollars berechnet. Dies Opium kommt hauptsächlich aus der Provinz Tschekiang und, da es wohlfeil ist, so wird es von der ärmeren Klasse in dem Hafen und der Umgegend viel gebraucht und geht unter dem Namen „Ningpo-Persisches". Zu dem importirten Chinesischen Opium kam ein gewisses Quantum, welches in Nord-Formosa selbst produzirt wurde. Was das fremde Produkt angeht, so sieht man, daß, während die Einfuhr von Benares zurückgegangen ist, diejenige von Persischem und Türkischem Opium zugenommen hat. Die Kaufleute, welche in Opium Geschäfte machen, melden alle, daß Persisches Opium an Beliebtheit sehr entschieden gewonnen hat.

Der Preis des Benaresopiums stand im November und Dezember auf 705 bis 735 Dollars für die Kiste.

Die Verpachtung der Likinsteuer auf fremdes Opium scheint den Handel in diesem Artikel nicht merklich beeinflußt zu haben. Die Pächter hatten sich verpflichtet, für das letzte Jahr die Summe von 50 000 Dollars zu zahlen, als aber die Behörden die Aufstellung über die Einfuhr sahen, veranlaßten sie die ersteren, eine weitere Zahlung von 30 000 Dollars zu machen, wobei man annahm, daß der Gesammtbetrag der erhobenen Likinsteuer für das Jahr sich auf etwa 110 000 Dollars belaufen hatte. Die Einkünfte, welche der Chinesischen Regierung in 1881 in unserem Hafen aus der Besteuerung des fremden Opiums erwachsen sind, müssen den Betrag von 25 000 Pfd. Sterl. um ein Erhebliches übersteigen, und es sind in dieser Summe die Abgaben nicht eingerechnet, welche an den verschiedenen Hebestellen im Innern entrichtet werden.

Bei der letztjährigen Einfuhr von Blei weist die Statistik eine Zunahme von 2116 Pikuls auf. Dieselbe wurde durch die Ausdehnung des Theegeschäfts veranlaßt, doch nimmt man an, daß die Zufuhr eine übermäßige war.

Die übrigen Einfuhrartikel machen keine besonderen Bemerkungen nöthig, doch mag erwähnt werden, daß die Dampfer im letzten Jahre, weil die Frachtraten sehr niedrig waren, Indigo importirten. Früher kam dieser Artikel nur in Dschonken, und die Ausfuhr findet auch jetzt noch in diesen Fahrzeugen statt.

Ausfuhr.

Thee. Es fand wiederum eine beträchtliche Zunahme in der Theeausfuhr statt. Die Menge war im letzten Jahre 12 859 467 und in 1880, 12 063 450 Pfund, so daß für 1881 sich ein Mehr von 796 017 Pfund ergiebt. Die Güte der Thees war indessen eine geringere und beträchtlich unter dem Durchschnitt der vorhergegangenen Jahre. Mit der Zunahme der gewonnenen Menge scheint im Ganzen eine Verschlechterung des Thees Hand in Hand zu gehen. Die letzte Saison war wie berichtet wird, nicht sehr vortheilhaft für die Kaufleute und die Verpacker, aber sehr günstig für die Pflanzer, welche bedeutende Gewinne erzielt haben müssen. Der Antheil, welchen fremde Häuser in dem letztjährigen Theegeschäft hatten, war ungefähr derselbe wie im Vorjahre. Auch die Zahl der Chinesischen Händler ist ziemlich unverändert geblieben, obschon in den Firmen von Jahr zu Jahr einige Aenderungen eintreten.

Die Saison begann sehr frühzeitig, denn schon in der Mitte des März wurden die ersten Einkäufe gemacht. Anfangs waren die Preise für gute und beste Qualitäten etwa 25 und 27 Dollars, sie stiegen aber bald und waren längere Zeit sehr hoch; gegen Ende August fingen sie an, herunterzugehen, aber eine unerwartete Nachfrage nach feinen Theesorten für London veranlaßte eine neue Steigerung für diese.

So lange die Preise sehr hoch waren, kauften die fremden Häuser nicht viel, aber die Chinesischen Firmen machten große Einkäufe. Sie kauften allen feinen Thee, den sie überhaupt bekommen konnten, gleichviel zu welchem Preise, und zu gleicher Zeit versorgten sie sich mit sehr geringwerthigen Sorten zum Zwecke des Mischens. Nicht nur die schlechten Blätter unseres Distrikts wurden zu dem Ende angekauft, sondern auch vom Festlande wurde auf Dschonken eine beträchtliche Menge geringeren Thees eingeführt. Auf Ersuchen des Britischen Konsuls in Amoy wurden von den Chinesischen Behörden dieses Platzes Maßnahmen getroffen, diese Theeausfuhr vom Festlande nach Tamsui für Mischzwecke zu verhindern.

Der Anbau des Theestrauchs dehnt sich auf der Insel Formosa schnell und weit aus. Die Pflanzer scheinen zu meinen, daß der Strauch in jedem Boden, auf jeder Höhe und in jeder Lage gedeihen werde, Erfahrung hat aber einige schon gelehrt, daß es Bedingungen und Stellen giebt, wo derselbe nicht fortkommt, verschiedene Pflanzungen haben deshalb, wenigstens vorläufig, aufgegeben werden müssen, und es ist wahrscheinlich, daß dies auch noch für andere sich als nothwendig erweisen wird. Indeß man legt an ihrer Stelle wieder neue Pflanzungen an, und in mehreren Fällen hat man schlechte und nutzlose Sträuche durch junge und gesunde ersetzt. Es giebt jetzt Theepflanzungen auf vielen Hügeln, welche noch vor wenigen Jahren für Chinesen unzugänglich waren. Die Wilden, welche damals diese Hügel unsicher machten, sind auf die höheren Berge zurückgetrieben, aber in einigen Distrikten befinden sich die Theepflanzungen allerdings in gefährlicher Nähe von Niederlassungen derselben. In solchen Verhältnissen ist es schwierig, große Aufmerksamkeit auf die Kultur zu verwenden, wie denn überhaupt manche Pflanzer nichts weiter thun, als den jungen Strauch einzusetzen, ohne demselben weitere Sorgfalt angedeihen zu lassen, während andere allerdings jäten und beschneiden und überhaupt sich vieler Arbeit für ihre Theepflanzungen unterziehen.

Kampher. Die Ausfuhr von Kampher stand um etwa 3000 Pikuls hinter derjenigen von 1880 zurück, denn sie betrug im Berichtjahre nur 9316 Pikuls, gegen 12 335 im Vorjahre. Eine der Ursachen dieses Rückganges war der niedrige Preis des Artikels in Hongkong, dem Platze, nach welchem aller Tamsui-Kampher geht. In dem Distrikt, welcher die Hauptbezugsquelle bildet, hatten die Wilden im letzten

Jahre die Offensive ergriffen. Mehrere ernste Zusammenstöße zwischen ihnen und den Chinesen fanden statt, und die letzteren hatten schwere Verluste. Je mehr die Hügel gelichtet werden, desto größer wird die Schwierigkeit für den Bezug und den Transport des Kamphers, und unter den jetzigen Verhältnissen wird der Handel mit demselben kaum gedeihen. Der Preis war im Beginn des Jahres 12 Dollars 40 Cents für einen Eimer von 460 Pfund, im Juni stieg er auf 13 Dollars, bald darauf aber fiel er bis auf 10 Dollars, und dieser Satz blieb unverändert bis zum Schlusse des Jahres.

Steinkohle. Bei der Chinesischen Zollbehörde wurde für die Ausfuhr von Kohle aus Kilong und Tamsui in fremden Schiffen ein Quantum von 46 178 Tons gebucht, im Vorjahre nur 24 654 Tons; also haben wir für 1881 eine Zunahme von 21 524 Tons zu verzeichnen. Diese Zahlen aber zeigen nur die Mengen, welche in fremden Schiffen ausgeführt und bei dem Schiffszollamt angemeldet wurden. Ein bedeutendes Quantum wurde außerdem von Kilong auf den Dampfern der Chinesischen Regierung, Transport- und Kriegsschiffen, ausgeführt. Diese Kohle kam ausschließlich aus den Gruben des Staates bei „Coal Harbour", die Menge derselben hat sich indeß nicht feststellen lassen. Die Gesammtförderung aus der Grube des Staates war im Jahre 1881 53 977 Tons; seit 1877 wurden im Ganzen 142 716 Tons gewonnen.

Im Berichtjahre war starke Nachfrage nach Kilongkohle, und deren Preis ging beträchtlich in die Höhe. Die Notirungen, die von den staatlichen Gruben am Ende des Jahres gegeben wurden, waren für das Ton: 1 Dollar für Staub, 3 Dollar für „Nuts" und 4 Dollar 10 Cents für große Kohle. Die Preise der Privatgruben waren ein wenig niedriger, und alle Kohle, die sie fördern konnten, fand bereitwillige Abnahme.

Die Kohlenbergwerke des Staates wurden im vergangenen Jahre der Leitung eines sehr tüchtigen aus Kwangtung gebürtigen Beamten unterstellt. Seitdem er an der Spitze steht, scheinen die Werke sich gedeihlich zu entwickeln, und dieselben dürften, als kaufmännisches Unternehmen betrachtet, als sehr erfolgreich anzusehen sein. Dieser Erfolg ist ohne Zweifel zum großen Theil den begeisterten und ausdauernden Anstrengungen des ersten Ingenieurs zu danken.

In der Ausgabe der Zeitung „China Mail" in Hongkong vom 8. September 1881 findet sich ein Aufsatz über die Kilonggruben, der augenscheinlich auf amtliche Inspiration zurückzuführen ist, und aus demselben ist das Folgende entnommen:

„Was den Ertrag der Kohlenwerke angeht, so ist bemerkenswerth welcher große Fortschritt hierin in den letzten zwei oder drei Jahren gemacht worden ist. Im Jahre 1878 betrug die gesammte Förderung 14 029 Tons, in 1879 wurde mehr als doppelt so viel, nämlich 30 046 Tons gewonnen. In 1880 war der Ertrag sehr bedeutend größer, und man theilt uns mit, daß in der ersten Hälfte des Jahres 1881 nahezu 30 000 Tons gefördert worden sind. Mit einem oder zwei weiteren Schachten, so glaubt man zuversichtlich, wird die Förderung sich auf 500 Tons im Tage erhöhen lassen, und man würde also, wenn man das Neujahrsfest und andere Feierzeiten in Abrechnung bringt, in einem Jahre 150 000 Tons gewinnen können. Bedenkt man, daß sich dies Resultat mit einem Kostenaufwande erreichen läßt, welcher denjenigen in 1878 bei einem Ertrag von 14 000 Tons wenig übersteigt, so wird man begreifen, weshalb die Chinesen beginnen, den Werth solcher Werke, wie die Kilonggruben, zu verstehen und zu würdigen. Da jetzt weniger Europäer bei den Werken beschäftigt sind, als in 1878, und da die einzigen größern Ausgaben für die Förderung die Löhne der Arbeiter sind, welche ungefähr 40 Cents für das Ton Kohle erhalten, so muß der Gewinn von der gesteigerten Produktion ein sehr erheblicher sein. Unter der jetzigen Verwaltung dürfte daher gegründete Aussicht vorhanden sein, daß die Englisch-Chinesischen Bergwerksarbeiten für die Chinesische Regierung ein rentables Unternehmen sein werden.

Die Werke stehen jetzt, so weit wir wissen, nominell unter der Kontrole des Zolldirektors in Futschau, und da das Arsenal dort und die Kanonenboote gute Abnehmer der Gruben sein sollen, so dürfte diese Einrichtung im Vergleich zu früheren den Vorzug verdienen.

Es würde interessant sein, festzustellen, wie weit die Kilongkohle voraussichtlich das englische und das australische Produkt an der hiesigen Küste verdrängen wird. Das glauben wir sicher, daß die „Gesellschaft Chinesischer Kaufleute" und die Kanonenboote einen großen Theil ihres Bedarfs aus dieser Quelle entnehmen werden. Die Kilongkohle kostet, ohne Rücksicht auf die Größe der Stücke, wie angegeben wird, ungefähr 2 Dollar 50 Cents das Ton, und selbst wenn man die Transportkosten hinzurechnet, würde dieser Preis ein günstiger im Vergleich zu demjenigen anderer Sorten sein. Für den Augenblick läßt sich sagen, daß die Konkurrenz auf dem Kohlenmarkt in China hauptsächlich zur Folge haben wird, daß die Nachfrage nach fremder Kohle Chinesischerseits geringer werden wird. Welchen Einfluß diese Konkurrenz in der Zukunft ausüben wird, muß vor allen Dingen von der Sorgfalt abhängen, welche man auf die Förderung der Kohle verwendet, von der Güte derselben und von dem Umstande, ob große Konsumenten an der Chinesischen Küste sich für ihre Verwendung entscheiden. Vor einiger Zeit war die Rede von einer Englischen Agentur für diese Kohle, aber neuerdings hat von dem betreffenden Plan nichts verlautet."

Im Jahre 1881 wurden 51 Britische Schiffe in Kilong mit Kohlen beladen, während die Zahl in 1880 nur 36 war.

Kohle ist der einzige Exportartikel Kilongs, und eingeführt wird hier wenig oder gar nichts. Nicht nur in den staatlichen Werken herrschte im vergangenen Jahre größere Thätigkeit, auch die Privatgruben hatten sehr lohnende Beschäftigung, und mehrere neue Werke wurden in der Nähe von Kilong und Huan Ruan angelegt. Fast alle Kohle aus dem letztgenannten Distrikte wird nach Tamsui gebracht. Außer der Kohle, welche in fremden Fahrzeugen und in Schiffen der Chinesischen Regierung exportirt wird, finden beträchtliche Mengen in Dschonken nach dem Festlande und den verschiedenen Häfen Formosas Versendung.

Schifffahrt.

Die Gesammtzahl der Schiffe, welche in Tamsui und Kilong während des letzten Jahres einliefen, war nach den Aufstellungen des Zollamtes 138 von 58 879 Tons Gehalt. Nach der Nationalität vertheilten sie sich wie folgt:

Britische	115
Chinesische (Dampfer)	4
Deutsche	16
Schwedische	4

Der Chinesische Dampfer, welcher während des Jahres 1880 in Konkurrenz mit der Douglas Lapraik-Linie gefahren war, machte nur drei Reisen im Anfang des Jahres. Der von der „Gesellschaft Chinesischer Kaufleute" gemachte Versuch kann sich nicht bezahlt haben, aber es wird abzuwarten sein, ob derselbe wiederholt werden wird.

Kein Unglücksfall oder irgend ein sonstiges erwähnenswerthes Ereigniß war für die fremde Schifffahrt in Tamsui und Kilong während des Berichtjahres zu verzeichnen.

Außer den drei Dampfern der „Gesellschaft Chinesischer Kaufleute" wird noch ein anderer Chinesischer Dampfer aufgeführt. Es ist dies eine kleine Dampfbarkasse, welche von einem Chinesischen Ladenbesitzer

und „Komprador" hierher gebracht wurde. Dieselbe wurde in Hongkong erbaut und war ursprünglich bestimmt, Dschonken zu schleppen, sowie Ladung und Passagiere zu befördern. Sie dient jetzt dem Passagierverkehr zwischen hier und Banka, und zwar fährt sie zwei- oder dreimal täglich hin und zurück. Sie ist schon jetzt sehr beliebt, und nach der Zahl der Passagiere zu urtheilen, welche sie benutzen, muß der mit ihr gemachte Versuch als gelungen betrachtet werden.

Allgemeines.

Im Berichtjahre wurde von den Provinzialbehörden eine Maßregel getroffen, welche möglicherweise nicht ohne Wichtigkeit bleiben wird. Dampfer, welche als Chinesische Kriegsschiffe bezeichnet und als solche behandelt wurden, waren seit mehreren Jahren zwischen Futschau und Kilong oder Tamsui gefahren. Im vorigen Jahre nun wurden diese Kriegsschiffe zu einfachen Transportdampfern degradirt und für die Verschiffung von Truppen und Kriegsmaterial reservirt. Dann wurde plötzlich bekannt gemacht, daß diese Dampfer Passagiere und Ladung zwischen Futschau und den Häfen Formosas befördern würden. Dieselben fahren jetzt zwischen Kilong und Futschau und befördern Passagiere zu dem Satze von 3 Dollars. Soweit bekannt geworden, haben diese Schiffe bis jetzt keine Ladung erhalten, auch haben sie noch nicht begonnen, zwischen Tamsui und Futschau oder einem anderen Hafen des Festlands zu laufen. Der hiesige Chinesische Zollkommissar i. V. (Haikuan) ist zum Agenten für Tamsui bestellt worden, und in Kilong bekleidet ein Verwaltungs-Beamter diesen Posten. Diese Schiffe klariren nicht bei der Kaiserlichen Zollbehörde ein, es sei denn, daß sie in den Vertragshäfen Ladung nehmen; sie können, so scheint es, alle Häfen besuchen, ohne Rücksicht darauf, ob dieselben dem fremden Handel geöffnet sind, oder nicht, und sie unterliegen sehr geringer Kontrole. Sollten diese Dampfer in eine Konkurrenz mit fremden Schiffen eintreten, so würden die letzteren zweifellos ernstlich benachtheiligt werden. Sie haben aber zu viel Tiefgang, als daß sie, selbst bei geringer Ladung, die Barre von Tamsui bei gewöhnlichem Hochwasser passiren könnten.

Das vergangene Jahr war ein sehr unglückliches für die kleinen Landleute in mehreren großen Distrikten Nord-Formosas. Wir hatten drei Taifune und zwei derselben waren außerordentlich verheerend. Die Reisfelder in unserer Gegend wurden an manchen Stellen völlig vernichtet, und auch die Theepflanzungen sowie die Saaten wurden in verschiedenen Distrikten entweder zerstört oder stark beschädigt. Diese Taifune waren von schweren und lange anhaltenden Regengüssen begleitet; Bäche und Ströme traten aus ihrem Bett, überschwemmten das Land, rissen in einigen Fällen Stauden, Bäume und Saaten mit sich fort und zerstörten die Brücken und Flußdämme. Die angerichteten Verwüstungen boten einen schrecklichen Anblick und müssen viel Elend und Entbehrungen veranlaßt haben.

Der Ertrag der Reisernte war ungenügend für die Bedürfnisse der Bewohner, und wir erhielten Einfuhren vom Festlande. Der Preis des Reis schwankte in Banka zwischen 2½ und 3 Dollars für den Pikul von 120 Kättis. Die nächste Umgegend von Tamsui hatte unter den Taifunen und Ueberschwemmungen nicht erheblich zu leiden, und bedeutende Mengen Reis wurden in Regierungsdampfern von hier nach den Pescadores zur Milderung der dort herrschenden Hungersnoth geschafft. Sowohl die Sommer- als Herbsternten konnten in unserm Distrikt eingebracht werden, obwohl die letzteren beträchtlich Schaden genommen hatten.

Ein wichtiger Faktor für das Gedeihen unseres Hafens im Gebiete der Handelsinteressen ist der Verkehr der Chinesischen Passagiere. Die Tabelle 7 giebt eine vergleichende Uebersicht über denselben für die letzten drei Jahre.

Es geht aus derselben hervor, daß im Jahre 1881 die Zahl der Chinesen, welche auf fremden Schiffen kamen und gingen, nicht weniger als 12 696 betrug, während in 1880 die entsprechende Zahl nur 8 648 war, so daß eine beträchtliche Zunahme im Vergleich zu früheren Jahren resultirt. Außer diesem Passagierverkehr in fremden Schiffen haben sich mehrere hundert Chinesen zwischen Kilong und Futschau der Regierungsdampfer zur Ueberfahrt bedient. Die Zunahme in dem Passagierverkehr ist zum großen Theile der Herabsetzung der Passagepreise Seitens der Dampfer zuzuschreiben. Der gewöhnliche Chinese wird lieber 3 Dollars dem Dampfer als 2 Dollars der Dschonke zahlen, aber nicht dem ersteren 4 Dollars.

Tabelle 8 giebt eine vergleichende Uebersicht über die Ein- und Ausfuhr von Contanten während der Jahre 1879, 1880 und 1881. Man sieht daraus, daß die Einfuhr von Baargeld im letzten Jahre um 23 430 Pfd. Sterl. abgenommen, die Ausfuhr um 1538 Pfd. Sterl. zugenommen hat.

Im Großen und Ganzen läßt sich das vergangene Jahr vom Standpunkte des Kaufmanns, wenn nicht als sehr gut, doch als mehr denn mittelgut bezeichnen.

Die Chinesische Schiffszollbehörde vereinnahmte an Zöllen während des Jahres 88 128 Pfd. Sterl., also wie sich aus Tabelle 2 ergiebt, 4216 Pfd. Sterl. mehr als in 1880. Eine Zunahme in diesem Zweige der Staatseinkünfte läßt auf eine solche in anderen Zweigen schließen, und die Kaiserliche Regierung darf mit den Resultaten des fremden Handels in unserm Hafen zufrieden sein. Die Einnahme aus den Abgaben von Ländereien und sonstigem Grundeigenthum wächst von Jahr zu Jahr, je mehr die Dschungeln gelichtet, sowie Felder der regelmäßigen Bebauung gewonnen werden, und je weiter die Chinesischen Kolonisten vordringen. Auch die Bevölkerung gewinnt an Besitz und Wohlstand, und ein Jeder hat es in seiner Macht, hieran Theil zu nehmen. Die Löhne sind hoch, der Handelsverkehr ist lebhaft und die Sicherheit für Leben und Eigenthum ist jetzt eine befriedigende.

Verkehrsübersichten.

1. Vergleichende Uebersicht über den Netto-Werth des Handels von Tamsui-Kilong in den Jahren 1879, 1880 und 1881.

	1879. Werth: Pfd. Sterl.	1880. Werth: Pfd. Sterl.	1881. Werth: Pfd. Sterl.	Zunahme in 1881 im Vergleich mit 1880. Pfd. Sterl.
Einfuhr fremder Waaren	352 429	352 459	383 771	31 312
„ Chines. „	73 127	91 313	99 854	8 541
Einfuhr fremder und Chinesischer Waaren..	425 556	443 772	483 625	—
Wiederausfuhr fremder und Chines. Waaren.	214	5 379	6 895	—
Netto-Einfuhr.....	425 342	438 394	476 730	38 336
Ausfuhr mit Ausschluß der Wiederausfuhr ..	573 570	636 151	661 992	25 841
Netto-Werth des Handels	998 912	1 074 545	1 138 722	64 177

2. Uebersicht über die in Tamsui und Kilong während der Jahre 1879, 1880 und 1881 erhobenen Zölle.

	1879. Pfund Sterling.	1880. Pfund Sterling.	1881. Pfund Sterling.
Einfuhrzoll (ausgenommen auf Opium)	5 917	6 664	6 027
Zoll auf Opium	9 385	10 579	10 600
Ausfuhrzoll	61 777	65 654	69 895
Küstenhandelszoll	422	497	666
Transitzoll	41	32	6
Tonnengelder	640	486	934
Zusammen	78 182	83 912	88 128

Zunahme in 1881 im Vergleich mit 1880: 4216 Pfd. Sterl.

3. Vergleichende Uebersicht der Schiffahrtsbewegung in den Häfen Tamsui-Kilong für die Jahre 1879, 1880 und 1881.

	1879. Angekommen. Anzahl.	1879. Angekommen. Tonnengehalt.	1879. Abgegangen. Anzahl.	1879. Abgegangen. Tonnengehalt.	1880. Angekommen. Anzahl.	1880. Angekommen. Tonnengehalt.	1880. Abgegangen. Anzahl.	1880. Abgegangen. Tonnengehalt.	1881. Angekommen. Anzahl.	1881. Angekommen. Tonnengehalt.	1881. Abgegangen. Anzahl.	1881. Abgegangen. Tonnengehalt.
Britische Dampfschiffe	66	18 541	66	18 541	74	28 814	74	28 814	76	36 702	76	36 702
„ Segelschiffe	43	14 407	44	14 791	29	11 304	25	9 491	39	13 317	38	13 375
Zusammen	109	32 948	110	33 332	103	40 118	99	38 305	115	50 019	114	50 077
Andere Dampfschiffe	—	—	—	—	9	3 996	9	3 996	11	4 677	11	4 677
„ Segelschiffe	37	10 983	38	11 565	4	1 679	4	1 679	12	4 183	10	3 527
	37	10 983	38	11 565	13	5 675	13	5 675	23	8 860	21	8 204
Zusammen	146	43 931	148	44 897	116	45 793	112	43 980	138	58 879	135	58 281
Im Ganzen	Schiffe. 294		Tonnengehalt. 88 828		Schiffe. 228		Tonnengehalt. 89 773		Schiffe 273		Tonnengehalt. 117 160	

	1879. Anzahl.	1879. Tonnengehalt.	1879. Anzahl.	1879. Tonnengehalt.	1880. Anzahl.	1880. Tonnengehalt.	1880. Anzahl.	1880. Tonnengehalt.	1881. Anzahl.	1881. Tonnengehalt.	1881. Anzahl	1881. Tonnengehalt.
Davon Deutsche:												
Dampfschiffe	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3 116	6	3 116
Segelschiffe	21	5 551	21	5 551	3	1 292	3	1 292	10	3 522	8	2 866

4. Vergleichende Uebersicht der verschiedenen Einfuhrartikel, ausgenommen Opium, in den Jahren 1879, 1880 und 1881.

Waaren.		1879.	1880.	1881.	1881 im Vergleich mit 1880. Zunahme.	1881 im Vergleich mit 1880. Abnahme.
Graue Shirtings	Stück	43 748	31 292	32 135	843	—
Weiße „	„	45 557	46 650	49 521	2 871	—
Verschiedene Baumwollwaaren	„	18 741	21 217	24 155	2 938	—
Camlots, Englische	„	3 310	2 987	2 879	—	108
Long Ells	„	2 063	1 310	1 813	503	—
Verschiedene Wollwaaren	„	4 499	4 154	4 069	—	85
Nageleisen	Pikuls	438	1 319	746	—	573
Blei in Mulden	„	8 046	7 388	9 504	2 116	—
Zinn in Platten	„	157	177	141	—	36
Baumwollgarn	„	324	372	435	63	—
Dintenfisch	„	607	1 301	1 264	—	37
Grastuch, grobes	„	555	643	491	—	152
Medizin	„	1 367	1 961	1 542	—	419
Nankings	„	474	660	253	—	407
Papier zweiter Qualität	„	1 625	1 655	1 460	—	195
Seidenzwirn	„	73	101	59	—	42

5. Vergleichende Uebersicht der Einfuhr von Opium in den Jahren 1879, 1880 und 1881.

	1879. Pikuls.	1880. Pikuls.	1881. Pikuls.
Benares	1798,80	1744,80	1433,97
Patna	25,20	2,40	33,60
Persisches	314,30	320,19¾	447,40
Türkisches	26,38	127,64½	274,80
	2164,68	2195,04¼	2189,77
Wiederausfuhr	—	45,96	47,65
Netto-Einfuhr	2164,68	2149,08¼	2142,12

6. Vergleichende Uebersicht der Ausfuhr von Tamsui und Kilong in den Jahren 1879, 1880 und 1881.

Waaren.	1879.	1880.	1881.	1881 im Vergleich mit 1880. Zunahme.	Abnahme.
Agar Agar .. Pikuls	803,87	653,22	4,83	—	648,39
Kampher ... „	11 048,40	12 335,17	9 316,59	—	3018,58
Steinkohle .. Tonnen	28 823	24 654	46 178	21 524	—
Hanf ..... Pikuls	240,92	44,10	237,52	193,42	—
Rotang .... „	665,30	304	111,04	—	192,96
Schwarzer Thee .... „	85 032,83	90 475,88	96 446,01	5 970,13	—
Kampherholz-Planken .. Stück	11 466	2 987	4 591	1 604	—
Hartes Holz. „	4 419	1 929	1 835	94	—

7. Passagierverkehr in fremden Schiffen für Tamsui und Kilong in den Jahren 1879, 1880 und 1881.

Von Hongkong und Küstenhäfen.			Nach Hongkong und Küstenhäfen.		
	Europäer.	Chinesen.		Europäer.	Chinesen.
1879....	59	2483	1879....	75	2805
1880....	46	3744	1880....	49	4904
1881....	41	6329	1881....	43	6367

8. Vergleichende Uebersicht der Ein- und Ausfuhr von Kontanten in Tamsui in den Jahren 1879, 1880 und 1881.

Einfuhr.

Jahre.	Hongkong. Pfd. Sterl.	Küstenhäfen. Pfd. Sterl.	Zusammen. Pfd. Sterl.
1879	14 318	187 817	202 135
1880	51 589	138 347	189 936
1881	31 665	134 841	166 506

Ausfuhr.

Jahre.	Hongkong. Pfd. Sterl.	Küstenhäfen. Pfd. Sterl.	Zusammen. Pfd. Sterl.
1879	21 518	27 997	49 515
1880	17 740	27 197	44 937
1881	21 217	25 258	46 475

[II.]

Makassar.

Jahresbericht für 1881.[1])

Auch im vergangenen Jahre hat dieser Platz wenig Veränderungen erfahren, im Sommer 1882 steht aber die so lange benöthigte Reform in dem hiesigen Gerichtswesen zu erwarten.

Der Handel war wiederum ein unbefriedigender; die Preise der Importwaaren hielten sich niedrig, und die Exportartikel fanden, namentlich was unsere Hauptartikel, Kaffee und Gummi Kopal, angeht, in Europa einen stets weichenden Markt, so daß empfindliche Verluste zu verzeichnen sind; auch an solchen durch Fallimente der Käufer zweiter Hand hat es wieder nicht gefehlt.

Der Werth der Einfuhr Makassars im Jahre 1881 stellte sich nach den amtlichen Tabellen wie folgt:

	Gulden.
Bier	31 115
Bitters	2 858
Blechwerk	1 160
Bücher	700
Butter	25 945
Branntwein	20 413
Cigarren	45 095
Konserven	52 345
Cement	2 520
Droguen	1 895
Essig	1 280
Eisen- und Stahlwaaren	17 930
Farbwaaren	4 560
Fleisch	10 380
Feuerwerk	48 707
Gambir	62 696
Garne, gefärbte	328 190
Glas und Glaswaaren	24 433
Gold- und Silberwaaren	1 350
Genever	66 950
Jagdpulver	10 000
Kerzen	630
Kohle	83 750
Kupfer und Kupferwaaren	11 205
Kramwaaren	66 195
Leder und Lederwaaren	1 520
Leinöl	3 220

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 448.

	Gulden.
Liköre	2 785
Manufakturwaaren	1 458 112
Mehl	24 930
Mineralwasser	12 959
Modewaaren	1 350
Nägel	6 525
Opium	694 850
Papier	9 305
Petroleum	81 624
Reis	421 027
Steinzeug	80 585
Seife	9 043
Segeltuch	4 900
Seide	5 650
Tabak	7 585
Thee	10 530
Theer	2 060
Tauwerk	4 095
Wein	79 825
Zucker	420

Es ergiebt dies einen Gesammtwerth von etwa 4 Millionen Gulden, doch ist die wirkliche Einfuhr auf einen beträchtlich höheren Betrag anzunehmen, da, wie schon im vorjährigen Bericht erwähnt, die Anfuhren per Dampfschiff, die hauptsächlich aus Manufakten und Garnen bestehen, nicht genau kontrolirt werden.

Es ist leider nicht zu ermitteln, in welcher Weise sich der Import auf die verschiedenen Länder vertheilt, namentlich welchen Antheil das Deutsche Reich daran hat; letzterer ist ziemlich bedeutend, und es findet die betreffende Einfuhr mangels anderer Gelegenheit zum größten Theil über Holland statt.

Die Ausfuhrtabellen ergeben die folgenden Besonderheiten:

	Werth: Gulden.
Agar-Agar	10 290
Ebenholz	11 800
Gummi Kopal	716 987
Gutta Percha	122 100
Gutta Susu	7 000
Haifinnen	6 170
Häute	46 947
Hörner	21 612
Kaffee	3 203 603
Kakao	5 580
Kajeputöl	61 466
Macisblüthe	10 379
Muskatnüsse	83 567
„ wilde	26 513
Nelken	138 514
Paradiesvögel	25 000
Perlmutter	157 609
Sagomehl	500
Sandelholz	38 834
Schalen	74 440
Schildpatt	42 620
Stuhlrohr	82 569
Tripang	301 387
Vogelnester	19 990

einen Gesammtwerth von etwa 5¼ Millionen Gulden ergebend.

Obgleich der größte Theil der hiesigen Exportartikel, namentlich Kaffee, von Holland seinen Weg nach Deutschland nimmt, so will sich doch das direkte Geschäft dahin, wofür dieserseits von Deutschen Firmen viele Anstrengungen gemacht werden, nicht recht entwickeln. Man scheint in Deutschland nun einmal an den Niederländischen Markt gewöhnt zu sein, und bringt man Produkte direkt auf die Deutschen Märkte, so will man sie wohlfeiler kaufen als in Holland, während die Transportkosten für den Exporteur höhere sind, was natürlich die Unternehmungslust lahmlegen muß. Einige Ladungen Kopra sind auch im vergangenen Jahre wieder für Rechnung Deutscher Firmen nach Europa gegangen und zum Theil auf dem Hamburger Markte verkauft worden.

Das direkte Import- und Exportgeschäft mit Deutschland dürfte durch eine Dampfschiffverbindung, etwa ab Hamburg und über die Häfen von Java, in kurzer Zeit einen bedeutenden Aufschwung nehmen.

Im vergangenen Jahre sind die nachfolgenden Segelschiffe im hiesigen Hafen angekommen:

von Holland:
- 6 Schiffe unter Niederländischer Flagge,
- 2 „ „ Deutscher „

von England:
- 2 Schiffe unter Niederländischer „
- 2 „ „ Amerikanischer „
- 2 „ „ Norwegischer „

von Deutschland:
- 1 Schiff unter Deutscher „

von Amerika:
- 1 Schiff unter Norwegischer „

von China:
- 1 Schiff unter Deutscher „
- 1 „ „ Britischer „

zusammen 18 Schiffe.

Abgegangen sind:

nach den Niederlanden:
- 6 Schiffe unter Niederländischer Flagge,
- 1 Schiff „ Deutscher „
- 1 „ „ Dänischer „

nach England:
- 1 Schiff unter Deutscher „

nach Amerika:
- 1 Schiff unter Niederländischer „

nach China:
- 1 Schiff unter Deutscher „
- 2 Schiffe „ Britischer „
- 1 Schiff „ Norwegischer „

zusammen 14 Schiffe.

Der Tonnengehalt der obigen Schiffe, sowie die Zahl der im hiesigen Hafen ein- und ausgehenden Dampfschiffe und Küstenfahrer war nicht in Erfahrung zu bringen, da darüber nicht mehr, wie in früheren Jahren, Aufzeichnung gemacht wird.

Die Frachtraten waren während des vergangenen Jahres sowohl für Haus- als Küstenreisen für die Rhedereien recht lohnend.

Deutsche Schiffe (Segelschiffe) gingen im Berichtjahre 7 von zusammen 2253,17 Register-Tonnen ein und aus. Eins derselben segelte in Ballast ein und aus und verweilte nur zwei Tage.

Die Aussichten für das Geschäft des Jahres 1882 sind keine glänzenden. Mit Importwaaren bleibt der Markt überfüllt, und eine Aufbesserung ihrer Preise im Allgemeinen liegt wohl noch in weiter

Ferne. Die Lage der hauptsächlichsten unserer Produkte in den Konsumplätzen ist eine äußerst gedrückte, und Unternehmungen darin erfordern große Vorsicht. Man kann also wohl auf ein ziemlich ruhiges Geschäft rechnen. Für die Schifffahrt sind keine besonderen Fluktuationen in den Frachtraten zu erwarten.

II.]

Bangkok.

Jahresbericht für 1881.[1])

Das Jahr 1881 war für Siam ein ziemlich bewegtes, denn ganz abgesehen von der Verbrennung Ihrer Majestät der verstorbenen Königin Sombetch Phra Nang Sumanta Kumari Ratana und Höchstihrer Tochter, sowie den damit verbundenen Festlichkeiten, welche mit den Vorbereitungen dazu das öffentliche Interesse mehrere Monate hindurch in Anspruch nahmen, unter den verschiedenen angekommenen und abgegangenen Gesandtschaften, vollzog sich ein Umschwung in der Siamesischen Staatswirthschaft, welcher schon anfängt, einen einschneidenden Einfluß, und zwar zum Besseren des Volkes, zu offenbaren. Es ist dies eine großentheils nach Oesterreichischem Muster ausgearbeitete Militärverfassung, welche der Anstoß großer Erleichterungen der Lasten des Volkes im Allgemeinen wurde.

In Siam ist es nämlich eine gebräuchliche und von altersher überkommene Sitte, vom gemeinen Manne statt Steuern Robot-Arbeit zu verlangen, welche je nach der Stellung und den Umständen des Mannes mit längerer oder kürzerer Dauer bemessen werden kann; so giebt es beispielsweise Leute, die jährlich zu sechs Monaten Dienst verpflichtet sind, andere hingegen nur zu drei Monaten, während wieder andere sich durch eine Geldsteuer von persönlichen Arbeiten freikaufen. Alle gemeinen Leute sind in verschiedene Kroms, d. i. Departements, eingetheilt und stehen dem jeweiligen Chef ihres Krom unter, der nicht nur Arbeiten austheilt, bezw. seine Leute zu Arbeiten einberuft, Steuern einsammelt ꝛc., sondern die Leute auch in Processen oder gerichtlichen Amtshandlungen zu vertreten und zu unterstützen hat, überhaupt zu den Leuten seines Krom ungefähr in demselben Verhältniß steht, wie ein Altrömischer Patronus zu seinen Klienten. Die Leute, welche einem und demselben Krom angehören, werden, um dem Entlaufen sowohl, als dem Betruge vorzubeugen, am Arme mit dem Buchstaben oder dem Worte ihres Krom tätowirt, wodurch der Mann auch vor Uebergriffen unbefugter Beamter oder Steuereinnehmer geschützt wird, da seine Marke ihm in solchen Fällen als Freibrief dient, auf die er sich ohne viele Umstände berufen kann. Dem Gesetze nach soll jeder Mann, sobald er volljährig ist, in die Register seines Krom eingetragen und zu gleicher Zeit mit dem Zeichen desselben Krom tätowirt werden. Begreiflicherweise lag es jedoch im Interesse untreuer Kromchefs oder solcher Unterbeamter, soviele Leute als möglich unter sich zu haben, aber thunlichst wenig Rechenschaftsbericht abzulegen, da sie derart in die Lage gesetzt wurden, Erpressungen auszuführen, die schwer kontrolirbar waren. Durch das vorher gedachte Militärgesetz wurde solchem Vorgehen wenigstens theilweise ein Ende gemacht.

Aber nicht nur im Kriegswesen scheint Siam einen Anlauf nehmen zu wollen und sich Truppen nach Europäischem Muster zu verschaffen, sondern auch im Unterricht, sofern es ein Staatsunterricht ist, werden Schritte vorwärts gethan. Eine Schule für fremde Sprachen, die vor zwei Jahren gegründet wurde, macht erfreuliche Fortschritte; für eine andere von weitaus größerer Bedeutung ist ein Lokal im Bau begriffen, und außerdem geht die Regierung mit dem Gedanken um, den allgemeinen Volksunterricht zu regeln, der augenblicklich größtentheils in den Händen des buddhistischen Klerus liegt; ja man spricht sogar davon, den Schulzwang einzuführen, was jedenfalls ein wichtiger Schritt zum Besten des Volkes wäre.

Ein weiterer Fortschritt ist im Postwesen zu verzeichnen; im verflossenen Jahre wurden alle Vorarbeiten in der Hauptstadt sowohl wie in den Provinzen durchgeführt, um ein regelmäßiges Postwesen möglich zu machen, und die Eröffnung der Postämter wurde noch für das Frühjahr erwartet. Dieselbe wurde thatsächlich nur dadurch verzögert, daß die Postwerthzeichen und Stempel, die für die erste Zeit noch in Europa bestellt wurden, nicht zur rechten Zeit ankamen.

Am Ende des letzten Jahres wurde auch endlich ein Feldmesser nach Battombong, der Hauptstadt der an Kambodia grenzenden Provinz gleichen Namens, abgesandt, um Bericht über die Linie von Bangkok nach diesem Orte zu erstatten, und dieser fiel so günstig aus, daß man sich von Seite der Regierung mit der Absicht trägt, schon in nächster Zeit, jedenfalls noch in diesem Jahre, eine Telegraphenverbindung von Bangkok dorthin herzustellen, welche sich dort einer Französischen Telegraphenlinie nach Saigon anschließen wird und so endlich Siam in das Telegraphennetz der Welt einbeziehen soll.

Wie weit die Handelsverhältnisse sich gebessert haben, ist aus dem Folgenden zu ersehen.

A. Schiffsverkehr.

1. Im Allgemeinen.

Es liefen ein:

1881	585	Schiffe	von 234 160	Tonnen,
1880	531	„	„ 194 839	„
Zunahme in 1881	54	Schiffe	und 39 321	Tonnen.

Es liefen aus:

1881	524	Schiffe	von 223 131	Tonnen,
1880	497	„	„ 208 495	„
Zunahme in 1881	27	Schiffe	und 14 636	Tonnen.

Trotz der schlechten Frachten hat sich die Zahl der Europäischen Schiffe, welche im verflossenen Jahre unseren Hafen besuchten, gegen das Vorjahr sehr vermehrt. Ganz bedeutend ist die Zunahme der Dampfer, welche wohl mit der Zeit die Segelschiffe gänzlich verdrängen werden. Ein besonderes Hemmniß der Segelschifffahrt in dem langen Golf von Siam sind nämlich die häufigen Windstillen und Strömungen.

Wie überall in Ostasiatischen Hafenplätzen, so auch hier, führt die Mehrzahl der Dampfer die Britische Flagge, doch ist zu bemerken, daß vorzüglich die auf der Route Singapore—Bangkok laufenden Dampfschiffe Chinesisches Eigenthum sind und sich nur das Recht zur Führung der Britischen Flagge erworben haben. Sehr viele dieser Fahrzeuge werden von Deutschen Kapitänen geführt.

Die Siamesische Kauffahrteiflotte schmilzt von Jahr zu Jahr sichtlich zusammen, und das gänzliche Aufhören derselben ist nur eine Frage der Zeit. Man baut keine neue, und die alte ist durch die heftigen Teifune decimirt worden. Der Unternehmungsgeist der hiesigen eingeborenen Kaufleute ist ein nur sehr geringer, wie denn überhaupt der Siamese weniger zum Arbeiten, als zum Nichtsthun geschaffen zu sein scheint.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 533.

Als Siam erschlossen wurde, gelang es einigen Spekulanten, durch gewagte Unternehmungen in kurzer Zeit sich großes Vermögen zu erwerben; dies kommt heutzutage nicht mehr vor, da das Geschäft ein regelrechtes geworden ist.

Die Frachten waren während des ganzen vorigen Jahres ausnahmsweise niedrig. Die höchste Rate für Dampfer nach Hongkong war 32½ Cents für den Pikul im April; während der übrigen Monate erhob sich dieselbe selten über 20 Cents, und sie ging sogar für eine Zeit auf 12½ Cents zurück. Singapore-Dampfer hatten ebenfalls nur sehr wohlfeile Frachtraten; eine sehr kurze Frist hindurch war dieselbe 27½ Cents für den Pikul. Die Wohlfeilheit der Frachten dürfte hauptsächlich durch die für den Verkehr viel zu große Anzahl Dampfer bedingt sein.

Segelschiffe fanden um so weniger Beachtung, als Platafische, für deren Transport nach Java immer während der letzten Monate im Jahre eine große Anzahl mittlerer und kleinerer hölzerner Segler zu hohen Raten Verwendung findet, außerordentlich knapp waren.

2. Deutscher Schiffsverkehr.

Ganz besonders, und zwar fast um das Doppelte gegen das Vorjahr, hat sich der Deutsche Schiffsverkehr hier gehoben. Das Verhältniß war das nachstehende:

Angekommen sind:

1881.

44 Segelschiffe	von	16 987,07 Tonnen,
26 Dampfschiffe	„	12 941,25 „
70 Fahrzeuge	von	29 928,32 Tonnen.

1880.

36 Segelschiffe	von	13 595,00 Tonnen,
3 Dampfschiffe	„	2 628,00 „
39 Fahrzeuge	von	16 223,00 Tonnen.

Die Anzahl der Dampfschiffe allein hat somit um 23 zugenommen, und es darf auch wohl behauptet werden, daß ein weiteres Emporblühen des Deutschen Schiffsverkehrs in den hiesigen Gewässern stattfinden wird.

Der im verflossenen Jahre in Hamburg für die Besitzer des hiesigen Oriental Hotel erbaute Vergnügungsdampfer „Oriental" hat verschiedene Fahrten mit Passagieren und Stückgütern nach Plätzen im Golf von Siam unternommen, wird aber seit Anfang 1882 als Postdampfer zwischen dem Hafen und der Außenrhede von Bangkok benutzt.

Die angekommenen 70 Schiffe gehörten folgenden Heimathshäfen an: Hamburg 42, Bremen 9, Apenrade 9, Kiel 2, Heiligenhafen 2, Flensburg, Danzig, Altona, Stralsund, Lübeck, Rostock je 1. Hamburg hat somit, wie gewöhnlich, ausgenommen das Jahr 1880, das größte Kontingent gestellt.

Es kamen an:

mit Stückgütern	29	Schiffe,
in Ballast	22	„
mit Stückgütern und Ballast, bezw. mit Brennholz und Ballast	5	„
mit Stückgütern und Passagieren	4	„
„ Pfeffer und Passagieren	4	„
„ Brennholz	2	„
„ Steinkohle	3	„
	69	Schiffe.

Der „Oriental" wurde von der hiesigen „Dock Company" zusammengesetzt.

Direkte Ladungen von Europa waren im verflossenen Jahre 4 zu verzeichnen.

Es gingen ab:

40 Segelschiffe	von	15 454,76 Tonnen,
25 Dampfschiffe	„	12 902,55 „
zusammen 65 Fahrzeuge	und	28 357,31 Tonnen.

Es gingen aus:

mit Reis	23	Schiffe,
„ gemischter Ladung	23	„
„ Reis und Holz	11	„
„ Fisch	3	„
„ „ und Reis	2	„
„ Holz	1	„
„ „ und Pfeffer	1	„
„ „ Reis und Pfeffer	1	„
	65	Schiffe.

Der deklarirte Gesammtwerth der Ladungen betrug

im Jahre 1881 1 123 102 Piaster 16 Cts. oder 4 492 408,64 Mk.,
„ „ 1880 609 917 „ — „ „ 2 439 668,00 „

Somit eine Zunahme von 513 185 Piastern 16 Cts. oder 2 052 740,64 Mk.

Nach den amtlichen Tabellen des hiesigen Zollamts war der Werth der Gesammtausfuhr von Bangkok, was allerdings nicht als vollständig richtig anzuerkennen ist, 9 865 956 Piaster, einschließlich 269 808 Piaster in Münze; somit wurde ungefähr ein Neuntel desselben auf Deutschen Fahrzeugen verschifft.

3. Küstenschifffahrt.

In der Küstenschifffahrt existirt augenblicklich nur eine Linie, nämlich die von Bangkok nach Chantaboon, welche durch einen allwöchentlich gehenden Britischen Dampfer vertreten ist. Jeden Monat einmal werden diese Fahrten auch bis Kap Hathien an der Grenze von Kambodia ausgedehnt.

Eine zweite Linie wurde von derselben Gesellschaft zur monatlichen Fahrt nach den Plätzen der Westküste der Malayischen Halbinsel bis nach Trin Ganu errichtet, ging jedoch nach zweimaliger Fahrt wieder ein, weil die ganze Ausfuhr dieser Plätze, meist Reis und Zinn, in Singapore vortheilhafteren Markt findet.

Ein regelmäßiger täglicher Verkehr Siamesischer kleiner Dampfer zur Beförderung von Gütern und Passagieren ist nach Aguthia, der ehemaligen Hauptstadt Siams, eingerichtet worden, und derselbe hat sich, zumal die Tarifsätze sehr niedrig sind, als lucrativ erwiesen.

B. Handelsbewegung.

1. Ausfuhr.

	1880:	1881:
Werth Mex. Piaster	9 704 318	9 865 956.

Der Handel hat hier im verflossenen Jahre wohl nicht die Dimensionen angenommen, welche man im Allgemeinen zu hoffen das Recht hatte. Eine Besserung ist vor der Hand nicht wahrscheinlich, da durch die zahlreichen Bankerotte unter den Chinesischen Händlern eine allgemeine Unsicherheit des Kredits herrscht.

Allem Anscheine nach war die Ernte in 1880 besser als gewöhnlich ausgefallen.

Die Ausfuhr überstieg die Einfuhr um etwa 3 Millionen Piaster Werth und wird theilweise durch Piastersendungen aus Singapore und Goldblattsendungen aus China ausgeglichen.

Wie schon erwähnt, ist der Werth der Einfuhr in den Zollisten in Folge der Mangelhaftigkeit der betreffenden Regulative bedeutend geringer angegeben, als er in Wirklichkeit beträgt.

Die Eingangs erwähnten Festlichkeiten aus Anlaß der Verbrennung der verstorbenen Königin und Prinzessin gaben Gelegenheit zur Produktion vieler seltener Siamesischer Kunstgegenstände, die sonst nicht nach Bangkok kommen, und es hat sich in Folge dessen ein lebhafter Handel mit diesen Artikeln entwickelt, wozu die im Jahre 1882 bei Gelegenheit der Feier der hundertjährigen Gründung Bangkoks stattfindende Ausstellung rein Siamesischer Produkte einen größeren Anstoß geben dürfte.

a. Reis.

Es wurden 3 670 773 Pikuls ausgeführt, und zwar

nach Hongkong	1 145 573	Pikuls,
„ Singapore	2 104 108	„
„ Java	377 413	„
„ Europa	18 993	„
„ verschiedenen anderen Orten	24 686	„

Das Quantum der Ausfuhr war somit nahebei dasselbe wie in 1880. Der Export nach Europa, der in 1879 und theilweise in 1880 so stark war, hat in 1881 in Folge der besseren Europäischen Ernten fast ganz aufgehört; nur eine Ladung von 1100 Tonnen ging direkt nach Bremen.

Der Markt eröffnete für Nassuan- (Garten-) Reis neuer Ernte mit 1 Piaster 70 Cts. und für neuen Naumango- (Feld-) Reis mit 1 Piaster 30 Cts. pro Pikul. Der Preis der ersteren Sorte ging während des Jahres mit leichten Schwankungen auf 1 Piaster 55 Cts. zurück, Feldreis dagegen erfuhr eine wesentliche Steigerung im Juli, wo 1 Piaster 43 Cts. gezahlt wurden. Veranlaßt war diese Preissteigerung hauptsächlich durch eine größere Nachfrage von Singapore, und der Markt schloß Ende des Jahres zu 1 Piaster 42½ Cts.

Daß der Export des Reis nicht viel bedeutender ausgefallen ist, als früher, ist wohl mit folgenden Ursachen verbunden.

Erstens werden die Reisbauern durch die anhaltend hohen Preise unabhängig. Ferner ruht das Geschäft des Reisaufkaufens ganz in den Händen der Chinesen, welche, durch die heimlichen Gesellschaften beeinflußt und gekräftigt, das plötzliche und bedeutende Sinken der Reispreise wenigstens hinhalten. Schließlich sind die Nachrichten, welche aus dem Innern hierher kommen, nicht immer genau, da bei der geringen, unzweckmäßigen und unregelmäßigen Kommunikation die Ernten ganzer Distrikte übersehen, vergessen, über- oder unterschätzt werden können; über Manches bleibt der Europäer hier im Dunkeln. Seit 15 Jahren ist nicht der geringste Fortschritt in den Exportzahlen bemerkbar, obwohl seit 1864 keine eigentliche Mißernte stattgefunden hat. Die Europäischen Dampfmühlen haben durch Konkurrenz vieler Chinesischer Mühlen sehr an Rentabilität eingebüßt.

b. Teakholz.

Die Ausfuhr von Teakholz dehnt sich aus, und es sind diverse Ladungen sehr schönen Holzes nach Frankreich, England und Schottland direkt exportirt, meist für Regierungskontrakte. Viel Teakholz geht als Deckladung nach Singapore und Hongkong, und dieses wird in den Exportlisten gar nicht aufgeführt.

Die Menge des Teakholzes, welches nach Bangkok kommt, hängt von dem Stande des Wassers in den Gebirgen ab; fällt dieses selbst im Falle des Ueberflusses plötzlich und stark, so bleiben die Balken, die, sich selbst überlassen, herunterkommen, irgendwo hängen und das Jahr über liegen.

Viel Einfluß auf den Handel mit diesem Artikel hat die so sehr große Unsicherheit in Folge der äußerst mangelhaften Polizei im oberen Theile des Landes. Irgend ein kleiner Beamter kann durch mehr oder weniger strenges Vorgehen beim Beurtheilen und Verurtheilen der Flußdiebe den Holzhandel beschränken oder vergrößern. Eine wohl nicht bestrittene, aber vielleicht auch schwer zu beweisende Thatsache ist, daß ein großer Theil des nach Bangkok kommenden Holzes gestohlen, geraubt oder aufgelesen ist; der Handel mit Holz würde überhaupt, wenn je im Laufe der Zeit eine wirkliche Sicherheit im Gebirge und in den Grenzländern eintreten würde, bezw. könnte, wenigstens zeitweilig einen ganz besonderen Aufschwung nehmen.

c. Zucker.

Der Zuckeranbau geht zusehends zurück, und manche Distrikte sind voll von verlassenen Zuckerfeldern und -Mühlen. Der hohe Arbeitslohn, die Unabhängigkeit der Arbeiter (Swatau-Chinesen) und das geringe Arbeitsquantum, das durchschnittlich geliefert wird, verhindert Siam, trotz seiner günstigen Lage, Bodens und Klimas, mit China zu konkurriren.

d. Fisch.

Der Fischfang und Fischexport war geringer, als im Jahre 1880. Obgleich die Erfahrung lehrt, daß eiserne Schiffe nicht zum Verladen gesalzener Fische geeignet sind, ging dessen ungeachtet eine große Menge Fisch in Säcken mittelst Dampfer nach Singapore, um von dort nach Java oder Atschin versandt zu werden. Auch nach Hongkong wurde per Dampfer Fisch versandt, was früher gänzlich unbekannt war.

e. Sapan- und Rosenholz.

Beide Sorten gehen in großer Menge nach China. Als Beiladung in Reisschiffen wird Sapanholz von China nach Europa befördert.

f. Sesam.

Die Sesamernte war mißrathen; ausgeführt wurden 12 875 Pikuls.

g. Rindvieh.

Der Handel mit Rindvieh ist noch in vollem Flor, doch muß das Vieh schon weit hergeholt werden, aus Korat ꝛc. Bei dem Einkauf der Thiere geht es sehr roh her; Raub, Mord und offene Gewaltthaten sollen an der Tagesordnung sein. Die Namen der größten Verbrecher werden offen genannt; besonders stammen viele derselben aus dem südöstlichen Europa.

h. Häute und Hörner.

Dieselben wurden in großen Quantitäten nach Singapore exportirt und dort für die Europäischen Märkte aufgekauft.

i. Pfeffer.

Die Ausfuhr betrug im Jahre 1880 18 590 Pikuls, dagegen im Jahre 1881 nur 10 324 Pikuls, also ungefähr fünf Achtel der vorjährigen. Der Pfeffer wurde fast ausschließlich nach China und Singapore exportirt.

k. Benzoe.

Die Ernte war eine ziemlich gute zu nennen, und es wurden größere Posten verschifft. Einiges ging über Singapore nach New-York.

Die Saphirgruben von Payrin, die früher so große Einwanderungen von Birmanen nach dieser Provinz herbeilockten und große Hoffnungen erweckten, sind zur Zeit noch sehr schwach bearbeitet. Die Goldgruben von Cabin wurden im letzten Jahre probeweise bearbeitet, mußten jedoch in Folge eines großen Feuers, welches alle Gebäude und alles Betriebsmaterial zerstörte, geschlossen werden.

2. Einfuhr.

	1880:	1881:
Werth Mex. Piaster	6 341 519	6 279 484.

Wiederum ist ein Rückgang, und zwar gegen das Vorjahr um 62 035 Piaster, zu verzeichnen.

Deutschland hat hier in den letzten Jahren sowohl in Bezug auf den Export, als auch insbesondere auf den Import glänzend reussirt. Deutsche Waaren beherrschen jetzt zum großen Theil den Markt, und sie werden ihn in Zukunft in einem noch größeren Umfange behaupten, falls die Deutschen Fabrikanten daran festhalten, nur gute Waaren zu liefern, und sofern sie genügende Sorgfalt auf die Verpackung legen. Die Zeiten, zu denen man in Siam für weniger gute Waaren eine große Menge schönen Silbers erhandeln konnte, sind dahin, aber glücklicherweise zugleich diejenigen, zu denen der Siamese nur das kaufte, was Englischen Ursprungs war.

Die Besitzer der meisten hiesigen größeren Importfirmen sind Deutsche Reichsangehörige, und dieselben suchen ihren größten Stolz darin, Artikel ihres Vaterlandes hier einzuführen.

Berliner Waaren haben in den letzten Jahren größeren Eingang in Siam gefunden, und einige Häuser des Galanteriewaarenzweiges sind rühmlich zu nennen, Berliner Lampen jedoch stehen an Geschmack und hauptsächlich an Solidität hinter anderen ausländischen zurück, die eine Konkurrenz gut aushalten können.

Deutsche Provisionen in Blechbüchsen finden guten Absatz, hauptsächlich diejenigen von Lübeck und Gotha (Fleischspeisen).

Biere finden im Allgemeinen nicht mehr so guten Anklang wie in früheren Jahren, da neue Brauereien wie Pilze aufschießen, die aber meist nur ein mittelmäßiges Gebräu liefern.

Pforzheimer Waaren sind eingeführt und finden guten Verkauf; auch in diesen Artikeln findet solide und nicht schnell vergängliche Waare den Vorzug.

Deutsche Glaswaaren fast aller Art sind lobend zu erwähnen, und mit ihnen können diejenigen anderer Länder, wenigstens was die Wohlfeilheit der gewöhnlichen Sorten anbetrifft, nicht konkurriren; in feinen Sachen hingegen bleibt das Haus Baccarat in Paris ihnen unerreichbar. Anerkennenswerth sind auch die Kunst-Glassachen und Dekorationsstücke (Glas mit Metall) Berliner Fabrikanten; sie sind sehr in Nachfrage und machen den Pariser Waaren erhebliche Konkurrenz.

Deutsche Leinen bleiben trotz der vertheuerten Preise im Gebrauch.

Mobilien Deutscher Fabrikation leiden unter schlechter Verpackung; hauptsächlich ist bei neuen Erfindungen über Verpackung zu klagen, da scheinbar bei Neulingen in überseeischen Transporten gar kein Gedanke an die beschwerlichen Beförderungen existirt.

Deutsche Papier- und Schreibmaterialien finden mit der Zeit mehr Anklang.

Eisenwaaren, sowie Stahlsachen aus Deutschland bleiben unverändert in guter Lage und gefragt. Hier ist auch das Reiherstiegs-Schiffswerft in Hamburg lobend zu nennen, welches im Laufe der Jahre verschiedene kleine Dampfer zur besonderen Zufriedenheit erbaut und gesandt hat. Sonstige Maschinerien sind beim Mangel an Preiskuranten und illustrirten Katalogen, wie man solche von England und Amerika gewohnt, nicht so leicht anzubringen. Deutsche Waffen bleiben hinter Belgischen und Amerikanischen zurück.

Das Deutsche Steingut in fast allen Sorten ist sehr zu loben und macht mit wenigen Ausnahmen dem Englischen Konkurrenz.

Petroleum-Oefen und eisernes Geschirr Deutscher Herkunft sind gut und preiswürdig, ebenso Holzwaaren und Spielzeug vaterländischer Provenienz.

Schuhzeug und andere Lederarbeit (Sättel ꝛc.) werden, weil dort dauerhafter, hauptsächlich aus England bezogen; Deutsche und Wiener Waare ist zu theuer.

Deutsche Riechwasser und Seifen finden, mit Ausnahme der etwa 50 Marken Kölnischen Wassers, keinen Absatz.

Hamburger Spirituosen sind gar nicht anzubringen.

Der Droguen- und Arzneiwaaren-Verkauf ist fast ausschließlich in Deutschen Händen, und jene Artikel stammen aus Deutschland.

Deutsche plattirte Waare ist in den letzten Jahren besser eingeführt und gegangen.

Die durch die Siamesische Regierung dem Import von Chinesischem Sprit (Samschu) in den Weg gelegten großen Schwierigkeiten haben dem Handel einen sehr bedeutenden Artikel entzogen. Die betreffende Maßregel ist lediglich getroffen worden, um dem einheimischen Fabrikat einen größeren Absatz zu verschaffen.

Das früher geplante Projekt, eine Eisenbahnlinie nach Korat zu legen, ist abgeändert worden, hingegen eine neue Linie Pachim-Battombong projektirt, wozu theilweise das Material von der Linie Packnam—Cabin noch vorhanden ist, und wenn dieses Projekt zur Ausführung gelangen sollte, so würden die Provinzen am Tali Sab es vorziehen, ihre Produkte, statt nach Saigon, auf den Markt von Bangkok zu bringen.

Das neue aufgetauchte Projekt des Durchstichs des Kra-Isthmus würde für Siam in merkantiler Beziehung vom größten Nutzen sein, dagegen dürfte die Ausführung noch in weiter Ferne liegen.

Die Gesundheitsverhältnisse des Jahres 1881 sind nicht als günstig zu bezeichnen; die Cholera-Epidemie forderte zahlreiche Opfer.

C. Verkehrsübersichten (nach den Zolllisten).

1. Einfuhr.

Waaren.	Maßstab.	Menge.	Werth: Mex. Piast.
Shirtings, gebleichte	Stück	221 070	401 813
„ ungebleichte	„	238 183	369 018
„ gemusterte	„	20 170	42 206
Farbige Stückwaaren	„	56 915	56 502
Türkischrothe Zeuge	„	29 986	33 806
Leinen	„	24 863	62 681
Prints und Kattune	„	51 570	58 581
Cambrics	„	33 150	37 618
Wollenwaaren	„	3 651	30 651
Chowls (Lendentücher)	Corges zu 20 Stck.	52 038	473 845
Twist, weißer	Ballen	1 394	109 510
„ rother	„	1 143	98 865
„ bunter	„	1 059	67 846

Waaren.	Maßstab.	Menge.	Werth: Mex. Piast.
Eisen- und Stahlwaaren	Kolli	33 498	76 476
Irdenwaaren	„	184 918	59 554
Steinzeug	„	67 237	48 935
Messing- und Kupferwaaren	„	5 911	129 956
Kupferner Schiffsbeschlag	Pikuls	689	21 715
Glaswaaren	Kisten	4 374	46 762
Silberwaaren	Kolli	100	29 285
Eisen	Pikuls	13 181	39 283
Maschinerien	Kolli	566	33 623
Juwelierwaaren	„	97	54 519
Schiffsbedürfnisse	„	35 021	170 790
Modewaaren	„	—	87 698
Goldfaden	„	174	15 593
Baumwollenzwirn	„	5 787	93 445
Seidener Krepp	Stück	22 868	79 771
Seidene Chowls	„	15 749	32 333
„ Hosen	„	11 604	14 994
Opium	Kisten	785	495 155
Steinkohle	Tonnen	3 805	25 576
Gunny-Säcke	Ballen	8 257	139 650
Mattensäcke	Stück	394 501	41 226
Matten	„	282 657	54 265
Feuerwerkskörper	Kolli	5 346	34 854
Thee	„	7 834	50 133
Joßpapier	„	17 590	48 855
Joßstöcke	„	12 905	28 905
Goldpapier	„	2 456	21 290
Musketen	Corges zu 20 Stck.	2 855	47 705
Arzneien	Kolli	24 053	47 589
Schirme	„	5 518	55 518
Knoblauch, gesalzener	Krüge	255 596	55 930
Blattgold	Kisten	309	487 238
Nudeln	Kolli	57 997	65 444
Tabak	„	4 326	37 316
Mehl	Fässer	8 784	30 890
Früchte	Kolli	8 906	18 502
Gemüse	„	9 714	12 014
Tuchkisten	Stück	16 746	26 324
Ziegel	„	3 848 715	23 894
Biscuits	Kisten	1 389	21 765
Zündhölzer	„	4 671	87 290
Messerwaaren	Kolli	1 655	27 895
Blei	Pikuls	3 935	27 595
Zinnbüchsen	„	2 863	43 743
Getränke	Kisten	459 771	368 542
Melasse	Fässer	18 581	45 069
Kerasinöl	Kisten	599 222	137 187
Brennöl	Pikuls	16 740	90 637
Betelnüsse	„	20 581	37 897
Bienenwachs	„	1 274	37 654
Rohseide	„	252	36 861
Schuhe	Kolli	448	17 112
Hüte	„	3 787	32 183
Pariser Artikel	„	135	13 468
Baargeld	„	162	269 808
Einschließlich minder erheblicher Artikel zusammen	—		6 279 484

Was die Herkunft betrifft, so kam:

aus Singapore	für	4 067 590 Piaster,
„ Hongkong	„	1 901 486 „
„ China	„	105 351 „
„ Europa (Steinkohle)	„	18 200 „
„ Java	„	15 824 „
von der Küste	„	171 033 „

2. Ausfuhr.

Waaren.	Maßstab.	Menge.	Werth: Mex. Piast.
Reis, geschälter	Pikuls	3 670 773	6 001 885
„ ungeschälter (Paddy)	„	54 519	64 487
Zucker	„	27 153	129 780
Pfeffer	„	17 680	197 267
Sesam	„	19 592	376 838
Sapanholz	„	104 249	236 891
Rosenholz	„	63 216	127 839
Teakplanken	„	177 201	239 747
Teakbauholz	„	34 194	40 242
Getrocknete eßbare Muscheln	„	24 117	168 984
Büffelhäute	„	16 237	116 948
Büffelhörner	„	4 222	61 551
Elfenbein	„	88	23 161
Rhinoceroshörner	„	5,65	13 606
Kardamom, echter	„	206	28 355
„ Bastard	„	5 669	108 948
Baumwolle, gereinigte	„	6 018	80 300
„ ungereinigte	„	11 108	63 294
Gummigutt	„	316,33	20 368
Stangenlack	„	10 023	173 216
Bohnenkuchen	„	5 880	10 802
Reisabfall	„	20 729	23 254
Zinn	„	2 416	52 527
Salzfleisch	„	5 207	28 156
Fische: Platu (gesalzen)	„	240 041	376 258
„ Plahaang (getrocknet)	„	65 949	420 161
„ Plasalit	„	22 531	135 573
Rohseide	„	727	88 597
Agillaholz	„	456	11 575
Pungtalai-Samen	„	3 146	15 426
Rindvieh	Stück	5 681	90 467
Vogelnester	Pikuls	82	105 660
Salzfisch	„	30 848	46 678
Mexikanische Piaster	Stück	13 458	13 458
Einschließlich minder erheblicher Artikel zusammen	—		9 865 953

Was die Bestimmung anlangt, so gingen:

nach Singapore	für	4 927 240 Piaster,
„ Hongkong	„	3 369 037 „
„ Java	„	1 022 677 „
„ China	„	333 897 „
„ Europa	„	80 887 „
„ Sydney (geschälter Reis)	„	10 500 „
„ Bombay (Sapanholz)	„	500 „
„ der Küste	„	100 778 „

3. Schiffsbewegung.

Nationalität.	Eingang. Mit Ladung. Schiffe.	Tonnen.	In Ballast. Schiffe.	Tonnen.	Zusammen. Schiffe.	Tonnen.	Ausgang. Mit Ladung. Schiffe.	Tonnen.
a. Segelschiffe.								
Britische	38	12 913	25	8666	63	21 579	73	20 481
Siamesische	95	48 651	11	3989	106	52 640	113	44 624
Deutsche	23	9 527	22	8563	45	18 090	39	14 567
Französische	—	—	5	1657	5	1 657	6	1 606
Niederländische	4	1 300	4	1945	8	3 245	16	5 941
Schwedische und Norwegische	2	512	—	—	2	512	2	512
Dänische	2	607	—	—	2	607	2	607
Amerikanische	1	434	—	—	1	434	2	868
Chinesische	—	—	—	—	—	—	33	4 084
Dschonken	110	—	—	—	110	—	—	—
b. Dampfschiffe.								
Britische	195	108 782	7	5825	205	114 607	195	108 478
Siamesische	10	3 370	—	—	10	3 370	9	3 033
Deutsche	16	10 398	1	789	17	11 187	18	11 382
Sarawakische	10	3 534	—	—	10	3 534	12	4 208
Dänische	2	1 818	—	—	2	1 818	2	1 818
Russische	2	880	—	—	2	880	2	922
	510	202 726	75	31 434	585	234 160	524	223 131

Von Deutschen Fahrzeugen waren am Beginn des Jahres 1881 4 Segelschiffe anwesend, welche im Januar 1881 beladen ausgingen. Am Schluß des Jahres 1881 waren 8 Deutsche Segelschiffe im Hafen, die im Januar, Februar nnd März 1882 mit Ladung ausliefen.

II.]

Colombo (Ceylon).

Jahresbericht für 1881.[1])

Allgemeines.

Deutsche Kriegsschiffe sind während des Berichtjahres nicht in Colombo angelaufen.

Deutsche Handelsschiffe. Die „Marie Stahl" von Rostock kam am 11. Oktober in Ballast von Port Alfred an und ging am 29. Oktober über Galle mit einer Ladung Ceylonischer Produkte nach New-York weiter.

Hafenverkehr. Im Hafen von Colombo liefen während 1881 1472 Schiffe von 721 415 Tonnen Gehalt ein und 1399 Schiffe von 717 880 Tonnen Gehalt aus.

Hafenbau. Die endgültige Entscheidung über die Ausdehnung des Hafens ist noch nicht erfolgt. Am Jahresschlusse war die freie Länge der Hafenmauer bis zu 2815 Fuß vorgeschritten. Die aus versenkten Steinen hergestellte Basis war gleichzeitig 3300 Fuß lang und endete in einer Tiefe von 39½ Fuß. Das Ausbaggern wird mit Eifer betrieben, und eine Anzahl von großen Schiffen hat schon in der geschützten Fläche Platz.

Postdampfer. Im Mai oder Juni 1882 werden die Englischen und Französischen Postdampfer Galle definitiv verlassen und Colombo zu ihrer Station machen.

Eisenbahnen. An der Strecke Navalapittiya—Nanu-Oya wird gearbeitet. Neues ist nicht in Angriff genommen.

Wasserleitung in Colombo. Die Kontrakte für die hiesige Wasserleitung sind ausgegeben; die Stadt ist zwar nach Indischen Begriffen ohnedies eine sehr gesunde, nichtsdestoweniger werden die reichliche Zufuhr von gutem Trinkwasser und eine erzwungene größere Reinlichkeit der Abzugskanäle eine wesentliche Verbesserung sein.

Goldsuchen. Angestellte Versuche, Gold zu graben, haben die gewünschten Resultate nicht geliefert; die gefundenen Quantitäten sind zu klein, um den erforderlichen schwierigen Grubenbetrieb finanziell zu rechtfertigen.

Perlfischerei. Bei der im Frühjahr 1881 abgehaltenen Perlfischerei war eine Neuerung, daß der Antheil der Taucher von einem Viertel auf ein Drittel der gefundenen Austern erhöht wurde. Die Boote gingen an 47 Tagen aus und erbeuteten 27 338 596 Austern, wovon 18 225 731 der Regierung zufielen.

Die größte tägliche Ausbeute war 1 408 320, die geringste 6915 Austern. Die Thiere waren im Durchschnitt 5½ Jahre alt. Der höchste Preis für das Tausend war 62 Rupien, der niedrigste 22 Rupien; im Durchschnitt wurden 32 Rupien 85 Cents gezahlt, und die Regierung löste 598 688 Rupien, während die Eingeborenen 300 000 Rupien verdienten.

Census von Ceylon. Nach der Zählung von 1881 war die Bevölkerung der Insel seit 1871 von 2 405 576 auf 2 758 529 Köpfe, also um 14,67 pCt., gestiegen.

Landbau.

Kaffee. Den seit Jahren immer weniger befriedigenden Berichten über die Kaffeekultur muß leider diesmal eine wieder in hohem Grade entmuthigende Schilderung folgen. Die Ernte in 1880/81 war

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 II. S. 506.

sehr klein, diejenige in 1881/82 wird nur wenig besser, und für 1882/83 sind die Aussichten außerordentlich trübe.

Es mag interessiren, wenn hier eine Statistik eingeschaltet wird:

Kaffee-Ausfuhr von Ceylon in fünfjährigen Perioden:

von	1837/41	Durchschnitt im	Jahre	54 872	Centner,
„	1842/46	„	„ „	140 220	„
„	1847/51	„	„ „	315 049	„
„	1852/56	„	„ „	411 264	„
„	1857/61	„	„ „	600 942	„
„	1862/66	„	„ „	785 998	„
„	1867/71	„	„ „	973 975	„
„	1872/76	„	„ „	799 115	„

gegen in

1876/77	Jahresausfuhr.....	943 047	Centner,
1877/78	„	620 292	„
1878/79	„	824 509	„
1879/80	„	669 614	„
1880/81	„	453 758	„
1881/82	Schätzung der Ausfuhr	550 000	„
1882/83	„ „ „	400 000	„

Die Ursachen dieses auffallenden Rückgangs sind vielfacher Natur. Zunächst muß wohl zugestanden werden, daß, mit Ausnahme der Duvah-Provinz, die Gebirgsländer Ceylons nur armen Boden aufzuweisen haben. Selbst da, wo die Kaffeeplantagen an Stelle relativ alten Waldes getreten sind, haben sie nur seichte Humuslagen vorgefunden, und diese waren vielfach längst von tropischen Regengüssen abgewaschen, ehe man die Nothwendigkeit begriff, den leichten Abfluß des Regenwassers durch Gräben zu befördern.

Den neueren Plantagen stand schon in den meisten Fällen eine so gute Auswahl von Waldland nicht mehr zu Gebote. Viele derselben sind überhaupt in der Zeit der Aufregung von 1873 bis 1875 nur mit der Absicht, möglichst rasch ein Verkaufsobjekt zu schaffen, angelegt worden; Wahl des Terrains, Behandlung desselben von Anfang an, mit Rücksicht auf eine dauernde Ertragsfähigkeit, Sicherung des Gedeihens der Bäume durch sorgfältiges Pflanzen ꝛc. waren Dinge, die sehr leicht genommen wurden. Eine große Anzahl Plantagen, alte und neue, ist daher heute für Kaffee geradezu werthlos, indem der Boden nicht gut ist oder es nie war. Der Rest wird durch Blätterkrankheit am Tragen wesentlich gehindert, weil die Energie des Baumes sich im Treiben neuer Blätter erschöpft und der Dünger, mit dessen Hülfe die zur Reifung von Früchten nöthige weitere Kraftentwickelung herzustellen wäre, vielfach aus finanziellen Gründen nicht geschafft werden kann. Alle Versuche, der Blätterkrankheit zu steuern, sind bis jetzt gescheitert.

So würde den Europäischen Unternehmungen auf Ceylon, es sei denn, daß auf ganz unerwartete Art eine Besserung einträte, nur ein trostloses Prognostikon zu stellen sein, wenn nicht, wie in früheren Berichten hervorgehoben, die Nothwendigkeit der Vertheilung des Risiko während der letzten Jahre zu einer energischen Aufnahme

neuer Produkte geführt hätte, und hier findet man die günstigere Kehrseite der Medaille.

Zunächst ist mit Befriedigung die rapide Zunahme der Produktion von:

Chinarinde zu erwähnen. Von 18 731 Pfund in 1875/76 ist die Ausfuhr auf 1 207 720 Pfund in 1880/81 gestiegen, und sie für 1881/82 auf 1 750 000 Pfund zu schätzen, dürfte nicht sanguinisch sein.

Die feine Species Officinalis stellt sich allerdings als nicht für größere Plantagen geeignet heraus; ob sie besser gedeihen wird, wenn sie mit anderen Pflanzen, Thee zum Beispiel, gemischt gezogen wird, ist eine noch offene Frage, ebenso aber auch, ob es sich überhaupt empfiehlt, größere Terrains ununterbrochen mit irgend einer Spezies zu bepflanzen; der negative Beweis ist erst für Officinalis geliefert, während Succirubra bis jetzt noch in jeder Weise, vereinzelt sowohl, als in geschlossenen Massen, fortkommt.

Vielseitige Versuche werden jetzt mit Ledgeriana von Java gemacht, nachdem einzelne in früheren Jahren angestellte überraschend günstige Resultate ergeben haben. Bis zu 12 pCt. Chinin sind in Ledgeriana auf Ceylon nachgewiesen worden, während die Rinden der nunmehr fünf bis sechs Jahre alten Bäume aller anderen Spezies sich durchschnittlich zwischen 1½ und 3½ pCt. bewegen.

Kakao. Noch ist das Quantum, welches produzirt wird, unbedeutend — 479 Centner in 1880/81 —, doch kann bei Ausdehnung der Anpflanzungen in Kürze mehr erwartet werden. Die Qualität findet in London Beifall.

Liberischer Kaffee. Die Kultur breitet sich in erfolgreicher Weise aus; es scheint, daß das Klima oder der Boden Ceylons einen veredelnden Einfluß übt; denn während die ersten Erzeugnisse, genau wie der echte Liberische Kaffee, einen scharfen, unangenehmen Geschmack hatten, besitzt die nunmehr an den Markt kommende Waare einen leidlich guten.

Citronella-Oel. Weitere Ausdehnung des Anbaues ist problematisch, denn die momentan sehr niedrigen Preise schrecken ab.

Kokosnußöl. Der Ertrag der Bäume hängt wesentlich von dem Wetter ab. Da nun schon zwei Jahre hindurch der Südwest-Monsun relativ trocken war, so hat die Ernte nicht die frühere Höhe erreicht. Der Nordost-Monsun 1881 brachte aber viel Regen, und somit möchte im Sommer 1882 ein reichliches Quantum zur Verschiffung kommen.

Zimmt. Die Gärten, welche sich vorzugsweise zur Zimmtkultur eigneten, sind theilweise erschöpft, und gleich günstiges Terrain ist für neue Anpflanzungen nicht zu haben. Man greift daher zu weniger gutem, und aus diesen beiden Gründen kann die Durchschnittsqualität nicht mehr ganz auf der früheren Höhe stehen, ein Uebelstand, der einstweilen noch durch sorgfältigere Behandlung des Produkts in Etwas ausgeglichen wird.

Tabak. Europäische Pflanzer machten vor zwei Jahren den Versuch, in der Nähe von Trincomalie in größerem Umfange Tabak anzupflanzen; ein Theil des Terrains wurde durch Ueberschwemmung zerstört, die Resultate des Restes befriedigten nicht, umsoweniger, als das Produkt aus Unkenntniß schlecht bereitet und verpackt, für die Europäischen Märkte wenig werth war. Die Unternehmung scheint wieder aufgegeben zu werden.

Die Produktion der Nordprovinz bleibt nach wie vor in unvermindertem Umfange in den Händen der Eingebornen.

Reisbau.

Die Bemühungen der Regierung, den Reisbau auf Ceylon zu heben, unter denen die Wiederherstellung der Wasserreservoirs im Innern, sowie eine in der Art der Erhebung der Steuern eingeführte Erleichterung die in früheren Berichten erwähnten wesentlichsten Maßregeln sind, scheinen einen günstigen Erfolg zu haben; wenigstens läßt sich aus nachfolgender Statistik, welche den amtlichen Regierungsausweisen entnommen ist, zunächst nachweisen, daß der geringen Steigerung des allgemeinen Verbrauchs von 1865 bis 1875 eine kräftige Entwickelung des Konsums von 1876 bis 1880 folgte, und daß zu dieser Vermehrung seit 1877 der inländische Bau eine wesentlich höhere und wachsende Proportion lieferte, als dies im Vergleich mit den Importen, welche in demselben Zeitraum ziemlich stationär blieben, früher der Fall war.

Die Zahlen für die Jahre 1879 und 1880 gewinnen noch besondere Bedeutung dadurch, daß die flottirende Bevölkerung (Kulis) sich während derselben stark verringert hat, die Zunahme des Verbrauchs also in höherem Grade den ansässigen Einwohnern zufällt, als ohne Kommentar aus den Zahlen zu schließen wäre.

	Jährliche Produktion Reis.	Eingeführter geschälter Reis, verzollt.	Eingeführter ungeschälter Reis, verzollt.	Gesammtkonsum.
	Bushels.	Bushels.	Bushels.	Bushels.
1865	4 161 428	4 694 119	680 364	9 535 911
1866	4 779 689	3 765 716	622 072	9 167 477
1867	5 089 040	4 452 514	741 849	10 373 403
1868	4 171 748	4 349 553	1 003 986	9 525 287
1869	4 382 399	4 425 719	731 131	9 539 249
1870	3 470 207	4 665 103	796 113	8 931 423
1871	4 378 343	4 383 227	708 903	9 470 473
1872	3 952 650	5 319 482	861 299	10 133 431
1873	4 320 729	5 718 106	984 513	11 023 348
1874	3 902 884	5 444 395	990 802	10 238 081
1875	4 531 340	5 377 785	1 055 126	10 964 251
1876	4 590 302	5 744 531	736 848	11 071 681
1877	4 600 522	6 572 104	790 085	11 962 711
1878	6 433 292	6 588 795	798 468	13 820 555
1879	6 106 190	5 895 414	1 458 062	13 459 666
1880	7 101 050	6 002 037	1 014 958	14 118 045

Die Produktion der einzelnen Provinzen Ceylons in 1880 war die nachvermerkte:

Centralprovinz.....	2 323 136	Bushels,
Nordwestprovinz	2 087 534	„
Westprovinz	1 183 113	„
Südprovinz	691 796	„
Nordprovinz.....	352 159	„
Ostprovinz	275 158	„
Nordcentralprovinz ...	188 154	„
Zusammen	7 101 050	Bushels.

Am wenigsten produzirt die Nordcentralprovinz, gerade diejenige, welche in früheren Jahrhunderten der reichste Theil Ceylons war, und in welcher noch heute die Ruinen von Anaradhapura, der alten Hauptstadt, sowie der riesigen Wasserreservoirs den Beweis liefern, welche Blüthe einst ein Landstrich erreicht hatte, der heute fast wieder von Urwald bedeckt ist und in seiner Fieberluft einer dezimirten Bevölkerung nur ein jämmerliches Dasein gestattet. Die Regierung beschäftigt sich ernstlich damit, diese Provinz ihrem gegenwärtigen üblen Zustande zu entreißen.

Handel mit Deutschland.

Dampfschifffahrt. Daß eine direkte Dampferverbindung mit Deutschland noch nicht besteht, ist bedauerlich, denn Ceylon würde wesentlich helfen können, einer Deutschen Linie, die beispielsweise von Hamburg nach Bombay, Colombo, Madras, Kalkutta und ebenso zurück liefe, Ladung zu liefern. Obgleich eine Schwierigkeit, monatlich einen Dampfer auf diesen Plätzen zu vollen Frachten zu füllen, gewiß nicht vorliegt, mag doch immerhin auf den Ausweg verwiesen werden, eventuell auch Londoner Ladung zu nehmen, die immer zu haben ist. Dies bezieht sich sowohl auf die Aus- wie die Rückfracht.

Manche Gegenstände, die sich zum Export von Deutschland eignen, die aber augenblicklich durch eventuelle Ueberladung zu stark vertheuert werden, z. B. Cement, Steingut, Glas, Gußstahl und ähnliche, würden bei direkter Dampferverbindung sicher einen größeren Absatz zu erringen im Stande sein.

Um des Haupt-Exportartikels von hier, Kaffee, zu erwähnen, so könnte hervorgehoben werden, daß von den ungefähr 10 000 Fässern Kaffee, welche Hamburg jährlich importirt, doch wahrscheinlich der größte Theil aus Ceylon-Produkt besteht; nähme man die Hälfte davon an, so würde sie immerhin wenigstens 35 000 Centner repräsentiren, deren direkte Anfuhr von hier eine Fracht von 7000 bis 8000 Pfund Sterling bedingt. Der hiesige Exporteur würde in der Lage sein, dem Deutschen Dampfer eine Fracht zu zahlen, welche der von hier nach London, zuzüglich derjenigen von London nach Hamburg, gleichstände, und doch würden für den Käufer im Deutschen Inlande noch Ueberladungskosten in London und Assekuranz erspart.

Die meisten Ceylonischen Produkte werden außerhalb Englands verbraucht, und es mag wohl die Frage ausgeworfen werden, ob es noch zeitgemäß ist, sie den Umweg über den Londoner Markt machen zu lassen. Die Verladung über London mag auf längere Zeit hinaus unvermeidlich sein, allein der Verkauf auf dem Londoner Markte, um die Waare, mit Londoner Kommissionen, Courtagen, Dock- und doppelten Verladungskosten ꝛc. beschwert, dem Deutschen Zwischenhändler zukommen zu lassen, könnte füglich wegfallen. Ein Umschwung in diesem Sinne wird sich zuversichtlich früher oder später vollziehen.

Einfuhr aus Deutschland.

Wie früher hervorgehoben, ist es schwer, der Deutschen Waare auf dem hiesigen Markte zu folgen, weil sie fast stets mit Englischer Vermittelung, d. h. wenigstens durch Englische Dampfer über London, hier eingeführt wird. Immerhin mag wohl konstatirt werden können, daß gemusterte Tuche ihrer schönen Appretur wegen sich einen wachsenden Absatz erringen; für Flanelle ist es schwierig, zu konkurriren. Deutsche Getränke sind schwer verkäuflich, da der Englische Geschmack vorherrscht, kontinentale Biere daher auf Massenverbrauch nicht rechnen können, und Weine als ein Luxusgegenstand betrachtet werden, dessen man in diesen schlechten Zeiten entbehren zu sollen glaubt.

Seidenwaaren werden aus gleichem Grunde wenig gebraucht. Biscuits brechen sich Bahn; sie sind gut und bedeutend wohlfeiler, als die Englischen. Regenschirme werden fortgesetzt bezogen, ebenso Nähmaschinen in ganz kleinem Maßstabe. Auch Dynamit, Ultramarin, Spielkarten, Pianos mögen genannt werden. Für Zündhölzer in der Art der Schwedischen wäre ein gutes Feld.

Hier ist es vielleicht am Platze, auf die Leichtfertigkeit aufmerksam zu machen, mit welcher Deutsche Exporteure auf einen direkten Verkehr mit den Eingeborenen sich einzulassen anfangen. Die hiesigen Einfuhrhäuser arbeiten mit Eingeborenen nur unter der finanziellen Garantie eines Zwischenmannes, die Deutschen Exporteure aber scheinen in einzelnen Fällen Neigung zu haben, den Eingeborenen offenen Kredit zu gewähren, was früher oder später einfachen Kapitalverlust bedeuten würde; in anderen Fällen glauben sie sich gesichert, wenn sie auf die Eingeborenen einen Wechsel ziehen, gegen dessen Einlösung die Waare ausgehändigt wird. Solche Wechsel werden bezahlt, wenn die Eingeborenen an der Waare etwas verdient haben; ist aber der Markt zurückgegangen, so verfällt der Wechsel unter Protest, und die ihn haltende Bank verkauft die Waare, um sich zu decken, natürlich zum großen Verlust für den Aussender. Dieser Verkäufe giebt es viele.

In den Chor der absprechenden Urtheile über Deutsche Ausfuhrwaaren hat man hier keinen Grund, einzustimmen. Die Waaren, welche hierher kommen, sind so, wie sie bestellt werden. Der Vermittler des Konsums hier sucht selbstverständlich die Preise auf das

Aeußerste zu drücken und besteht seinerseits darauf, daß eventuell die Qualität dem Preise geopfert wird, welcher letztere die Hauptsache ist. Daß Deutsche Fabrikanten solchem Ansinnen leichter nachgeben, als Englische (eine Behauptung, die nicht in dem Maße zutrifft, als man im Allgemeinen meint), beruht im Wesentlichen darauf, daß die Letzteren das Feld innehaben und die Ersteren es theilweise erst erobern müssen. Bei einem wohlhabenden Europäischen kaufenden Publikum mag das durch die Qualität geschehen können, bei Asiatischen Eingeborenen giebt der Preis den Ausschlag.

Handel im Allgemeinen.

Die Gesammtbewegung des Handels von Ceylon in 1881 war laut den Statistiken der Zollbehörde die folgende:

Werth der Einfuhr 47 121 690 Rupien 12 Cents,
„ „ Ausfuhr 36 188 636 „ 94 „
zusammen 83 310 327 Rupien 6 Cents,

oder abzüglich Gold- und Silbersendungen:

Werth der Einfuhr 43 138 854 Rupien 12 Cents,
„ „ Ausfuhr 35 655 397 „ 94 „
zusammen 78 794 252 Rupien 6 Cents,

womit gegen das Vorjahr eine Abnahme des Waarenverkehrs sich herausstellte um:

Einfuhr 4 248 392 Rupien 90 Cents,
Ausfuhr 14 770 813 „ 98 „
zusammen 19 019 206 Rupien 88 Cents.

Die hervorragende Bedeutung Colombos geht aus folgenden Zahlen hervor:

	Westprovinz (Colombo). Rupien.	Cts.	Südprovinz (Galle). Rupien.	Cts.	Nordprovinz (Jaffna). Rupien.	Cts.
Waaren-Einfuhr	35 724 626	73	4 950 581	73	2 463 645	66
„ Ausfuhr	32 730 518	68	1 481 015	40	1 309 249	2

Auf die Hauptländer, mit welchen Ceylon verkehrt, vertheilte sich der geschäftliche Umsatz, einschließlich Edelmetalle, wie folgt:

	Einfuhr aus: Rupien.	Cts.	Ausfuhr nach: Rupien.	Cts.
Britisch-Ostindien	31 116 274	19	5 508 169	37
England	12 794 777	25	21 533 206	5
Triest	244 272	15	2 399 243	31
Amerika	—	—	2 498 222	62
Französisch-Ostindien	1 520 813	28	376 628	79
Australien	623 733	77	967 036	26
Frankreich	114 018	—	1 184 361	30
Italien	59 103	14	840 860	78
den Maldiven	371 499	72	352 930	48
Singapore	214 460	74	52 401	37
demnach:				
England	12 794 777	25	21 533 206	5
Britischen Kolonien	32 014 374	85	6 672 118	2
anderen Ländern	2 312 538	2	7 983 312	87
	47 121 690	12	36 188 636	94

Die allgemeine Geschäftslage ist nicht befriedigend, und der geringeren Kaffee-Ausfuhr entspricht die Verwendung einer geringeren Anzahl von Arbeitern auf den Plantagen sowohl, wie in Colombo. Die Kaffeegärten der Eingebornen sind von noch größerer Ertragslosigkeit betroffen, als diejenigen der Europäer, und so versiegen überall Einnahmequellen und Konsumfähigkeit für Alles, was nicht nöthigster Nahrungsstoff ist. Der Import ist ebensowenig befriedigend, als der Export. Dieses seit einiger Zeit dauernde Zusammenschrumpfen der Werthbewegung muß in nicht zu langer Zeit in der Geschäftswelt einen drastischen Ausdruck finden.

Auch den Banken hält es schwer, mit Nutzen zu arbeiten, seitdem vergrößerte Konkurrenz einem verkleinerten Geschäftsstoff gegenüber steht.

Der Energie, mit welcher die Pflanzer eine bessere Zukunft in neuen Unternehmungen anbahnen, ist Anerkennung nicht zu versagen, aber auch in Bezug auf den Kaffee-Anbau, welcher seither von weit größerer Wichtigkeit war, als alle anderen Kultur- und Industriezweige zusammengenommen, kann man einen großen Trost aus dem Umstande schöpfen, daß vor dreißig Jahren die Plantagen eine ähnliche Krisis (Krankheit der Bäume) durchzumachen hatten, und daß damals auf die Prophezeihung, in wenigen Jahren würde keine Kaffeeplantage mehr existiren, der großartige Aufschwung folgte.

Ausfuhr.

Kaffee. Die Ausfuhr zwischen dem 1. Oktober 1880 und dem 30. September 1881 war wie folgt:

Nach:	Plantation. Centner.	Native. Centner.	Zusammen. Centner.
England	343 160	1 487	344 647
Marseille	4 128	2 250	6 378
Genua	—	625	625
Venedig	3 367	7 121	10 488
Triest	43 190	562	43 752
anderen Europäischen Kontinentalhäfen, meist Havre	1 299	18 777	20 076
Afrika, Festland	39	—	39
Mauritius	1 065	—	1 065
Ostindien und China	5 441	5 567	11 008
Australien	13 238	1 913	15 151
Amerika	529	—	529
	415 456	38 302	453 758

Unter der Ausfuhr nach England erscheinen nicht unbeträchtliche Quantitäten, welche nur zur Ueberladung dahingingen und von Deutschen Käufern direkt in Colombo bestellt waren.

Aus den Ernten von	1878/79	1879/80	1880/81
erhielt beziehungsweise:			
England	etwa 86 pCt.	82 pCt.	76 pCt.
Marseille	„ 1,7 „	1,1 „	1,4 „
Venedig	„ 1,6 „	2 „	2,3 „
Triest	„ 5,9 „	9,8 „	9,6 „
Havre	„ 1,5 „	0,6 „	4,4 „
Australien	„ 0,7 „	1,9 „	3,3 „
Amerika	„ 1,9 „	0,6 „	0,1 „

Angenommen nun, daß sich in den Zahlen für England noch je 5 pCt. befinden, die eigentlich unter die Rubrik „Deutschland" gehörten, weil sie nur übergeladen worden sind, so weist England immerhin noch

81 pCt. für 1878/79,
77 „ „ 1879/80,
71 „ „ 1880/81,

auf. Zieht man hiervon den ziemlich stationären Konsum von Ceylonkaffee in England ab (stark 5000 Tons), so bleiben

69 pCt. für 1878/79,
62 „ „ 1879/80,
59 „ „ 1880/81,

übrig, welche, der freien Konkurrenz entzogen, nach England gingen, weil die betreffenden Pflanzer sich zum größten Theil in England unter Konsignationskontrakt befanden, d. h. die Darleiher auf Hypotheken und Ernten sowie die vermittelnden Agenten sind nicht mit Zinsen und Kommissionen zufrieden, sondern bestehen darauf, den Verkauf des Produkts ihrem Gutdünken überlassen zu erhalten. In den wenigsten Fällen daher empfängt der Pflanzer das Aequivalent des Preises, welchen ihm der Markt von Colombo geboten hätte, wo Käufer sich in genügender Anzahl vorfinden, die mit der Hälfte der bei direktem Verkaufe nach dem Europäischen Kontinent gegenüber dem Konsignationssystem ersparten Kosten sich für ausreichend bezahlt erachten würden.

An den verworrenen Verhältnissen der Pflanzer ist nicht zum geringsten Theil der Umstand schuld, daß ein Produzent, welcher konsignirt, über die finanziellen Resultate seiner Ernte eine definitive Nachricht erst zu einer Zeit haben kann, wo er sich schon längst zu neuen Ausgaben für das folgende Jahr hat verbinden müssen. Ist er furchtsam, so hat er seiner Plantage vielleicht die nöthige Pflege entzogen, die er doch hätte bestreiten können; ist er sanguinisch, so machte er möglicherweise Ausgaben für die folgende Ernte, die nicht absolut erforderlich waren, und deren Bestreitung ihn nachträglich zu Grunde richtet.

Wer in Colombo verkauft, weiß im März, wie er steht; wer konsignirt, erfährt es im Juli/August. Im Mai müssen die neuen Geldarrangements gemacht werden, die der Erstere mit Verständniß abschließen kann, der Letztere nur in Unklarheit.

Zimmet. Eine langsame Steigerung der Produktion geht aus folgender Uebersicht hervor.

Ausfuhr vom 1. Oktober bis 30. September:

1871/72	10 328	Fardehle	zu	100	Engl.	Pfd.,
1872/73	10 232	„	„	100	„	„
1873/74	10 825	„	„	100	„	„
1874/75	9 027	„	„	100	„	„
1875/76	12 623	„	„	100	„	„
1876/77	10 631	„	„	100	„	„
1877/78	12 983	„	„	100	„	„
1878/79	12 192	„	„	100	„	„
1879/80	13 955	„	„	100	„	„
1880/81	13 194	„	„	100	„	„

Auch diesen Artikel beherrscht London vollständig durch sein System großer vierteljährlicher Auktionen; es gingen dahin:

von 12 192 Fardehlen in 1878/79: 11 635 Fardehle,
„ 13 955 „ „ 1879/80: 12 388 „
„ 13 194 „ „ 1880/81: 11 819 „

Bei der starken Vertheilung, welche ein so werthvolles Gewürz erfahren muß, ehe es in Minimalquantitäten dem Konsum zugeführt werden kann, läßt sich nicht bestreiten, daß ein großer Europäischer Stapelplatz berechtigt und wünschenswerth ist.

Ein etwas anderes Bild bieten Kokosnußöl und Graphit, zwei Artikel, die sich nach jeder Richtung frei bewegen, und in welchen England nur noch den Vortheil leichterer Verschiffungsgelegenheit hat.

Kokosnußöl. Die Ausfuhr vom 1. Oktober bis 30. September belief sich

im Jahre	1871/72	auf	253 995	Centner,
„ „	1872/73	„	163 274	„
„ „	1873/74	„	116 199	„
„ „	1874/75	„	121 214	„
„ „	1875/76	„	194 306	„
im Jahre	1876/77	„	152 416	Centner,
„ „	1877/78	„	112 825	„
„ „	1878/79	„	213 622	„
„ „	1879/80	„	316 503	„
„ „	1880/81	„	247 113	„

In den letzten drei Jahren vertheilte sich der Absatz prozentuell wie nachvermerkt:

Nach:	1878/79.	1879/80.	1880/81.
London	59 pCt.	64 pCt.	57 pCt.
Marseille	15 „	8,8 „	5,3 „
Genua	2,6 „	2,3 „	1,9 „
Venedig	0,2 „	0,3 „	2,9 „
Triest	1,8 „	1,5 „	2,7 „
anderen Europäischen Kontinentalhäfen, vorzugsweise Havre	6,6 „	9,9 „	17,7 „
Amerika	9,6 „	9,3 „	9,5 „

In Position London, welche auch den Deutschen Import einschließt, würde sich ein noch größerer Abfall zeigen, wenn nicht während der letzten zwei Jahre eine Haussespekulation daselbst einen kolossalen Vorrath angehäuft hätte. Die Positionen Venedig und Triest haben ihr Wachsthum dem Oesterreichischen Lloyd zu danken; Havre bezieht durch desfalls gecharterte Segelschiffe.

Graphit. In Graphit hat seit Jahren schon Amerika den Löwenantheil, neben New-York und London verschwinden aber sämmtliche anderen Bezugshäfen. Das Deutsche Inland versorgt sich aus London, und ein Wachsthum der direkten Bezüge nach Deutschland ist nicht nachzuweisen.

Während der drei letzten Jahre bezogen:

	London: Centner.	New-York: Centner.	Gesammtausfuhr: Centner.
1878/79	63 973	94 719	160 302
1879/80	65 511	142 386	209 096
1880/81	68 355	127 689	206 723

Ebenholz. Bei einer Gesammtausfuhr von
34 057 Centnern in 1880/81,
gegen 42 616 „ „ 1879/80
und 24 399 „ „ 1878/79,
bezogen in 1880/81 vom 1. Oktober bis 30. September:

England	6 575	Centner,
China und Ostindien	18 713	„
Amerika	5 873	„

Chinarinde. Das Wachsthum der Ausfuhr zeigt sich in folgenden Zahlen:

1873/74	nichts,	
1874/75	18 731	Pfund,
1875/76	16 842	„
1876/77	56 589	„
1877/78	173 497	„
1878/79	373 511	„
1879/80	1 208 518	„
1880/81	1 207 720	„

Wie in einem früheren Berichte erwähnt, wurden in den Jahren 1879 und 1880 unter finanziellem Druck zu viele junge Bäume umgehauen, und die rapide Zunahme der Ausfuhr in 1878/79 und 1879/80 mußte sich unmittelbar darauf durch ein verlangsamtes Tempo rächen; in 1881/82 wird dagegen der vermehrte Anbau der Jahre 1877 und 1878 sich kräftig fühlbar machen.

Die Ausdehnung des Handels mit dem in Rede stehenden Artikel wird nach allen Seiten hin versucht, doch haben sich bis jetzt nur in

Italien Chininfabrikanten gefunden, welche den Einkauf energisch aufgenommen haben.

Bei der Beziehung Ceylonischer Chinarinde im Jahre 1880/81 repräsentirt die Ausfuhr nach

London....	mit 946 250	Pfund	Konsignationsgeschäfte,
Marseille...	„ 12 881	„	Versuche des Pariser Marktes,
Venedig ...	„ 219 729	„	Einkauf von Chininfabrikanten,
Triest	„ 4 756	„	Versuchsgeschäfte Sächsischer Droguisten (?),
Amerika ...	„ 17 294	„	Versuche der Amerikanischen Chininfabriken.

Venedig und New-York sind die Häfen, welche nächst London die größte Bedeutung versprechen.

Thee. Die Verschiffungen waren:

1874/75	nichts,	
1875/76	282	Pfund,
1876/77	1 775	„
1877/78	3 515	„
1878/79	81 595	„
1879/80	103 624	„
1880/81	277 590	„

In diesem Artikel erwächst London die stärkste Konkurrenz in Australien, wo gelegentlich der in früheren Berichten erwähnten Ausstellungen ein Absatzgebiet für Ceylon erschlossen wurde. Deutschland kommt hier nicht in Betracht.

Zwischen dem 1. Oktober 1880 und dem 30. September 1881 gingen von einem Gesammt-Ausfuhrquantum von 277 590 Pfund

145 277	Pfund	nach London,
13 924	„	„ Mauritius,
111 389	„	„ Australien,
3 910	„	„ Amerika.

Kopra eignet sich wohl kaum zu einem größeren Ausfuhrgeschäft, da die lokale Oelfabrikation genügend entwickelt ist, um mit der Europäischen zu konkurriren.

Citronellaöl, sowie ätherische Oele überhaupt, werden in größeren Quantitäten als früher produzirt, die Preise haben indessen einen dementsprechenden Druck erfahren und sind soweit gesunken, daß vermuthlich die Produktion sich wieder einschränken wird.

Einfuhr.

Hier unten sind die Einfuhrartikel, an welchen Europa während des Jahres 1881 einen wesentlichen Antheil hatte, zusammengestellt, und es ist dabei der hervorragende Antheil Englands spezifizirt. Die angegebenen Zahlen repräsentiren den im Zollamte deklarirten Werth. Artikel, welche ausschließlich von außereuropäischen Ländern kommen, z. B. Reis, Hausthiere, Rohzucker ꝛc., sind dabei nicht berücksichtigt, ebensowenig diejenigen, deren Gesammtwerth ganz unbedeutend ist.

Die Uebermacht Englands zeigt sich in jeder Rubrik, während die Spezialisten für Frankreich, Italien und Triest auch nicht Eine bedeutende Werthzahl aufweisen, was um so bedauerlicher, als Frankreich, Deutschland, die Schweiz, Italien und Oesterreich sich noch in dieselben zu theilen haben, obgleich betreffs Deutschlands hervorzuheben ist, daß sich der bei Weitem größere Theil seiner Ausfuhr hierher unter der Rubrik „England" mit verzeichnet befindet. Schweizer Waaren kamen früher häufiger über Marseille, doch lenkt der Oesterreichische Lloyd sie nunmehr über Triest ab, womit sich das Niedergehen der Französischen Einfuhrwerthzahlen seit 1879 und das Steigen der Oesterreichischen im gleichen Zeitraume erklärt.

Zu einzelnen Artikeln übergehend, wäre zu erwähnen, daß unter „England" die Lieferungen folgender Länder einbegriffen sind:

Biscuits aus Deutschland,
Butter aus Dänemark, den Niederlanden, Frankreich,
Käse aus der Schweiz, den Niederlanden,
Bier aus Deutschland, Norwegen, Schweden, Dänemark,
Spirituosen aus Frankreich, den Niederlanden,
Weine aus Frankreich, Deutschland, Spanien, Portugal, Ungarn,
Strumpfwaaren aus Deutschland,
Wollenstoffe aus Deutschland,
Baumwollenwaaren aus Deutschland, der Schweiz,
Seidenwaaren aus Deutschland,
Metalle aus Schweden, Belgien, Deutschland,
Waffen aus Belgien,
Dynamit aus Deutschland,
Maschinen aus Deutschland (Nähmaschinen),
Uhren aus der Schweiz,
Parfumerien aus Deutschland,
Seife aus Deutschland,
Lichte aus den Niederlanden,
Zündhölzer aus Schweden,
Spielwaaren aus Deutschland,
Bilder und Bücher aus Deutschland,
Möbel aus Oesterreich, Deutschland (?),
Glas und Glaswaaren aus Belgien, Deutschland,
Musikinstrumente aus Deutschland,
Regenschirme aus Deutschland.

Uebersicht des Werthes der wesentlichsten Artikel der Einfuhr in Ceylon während des Jahres 1881, an welchen Europa hervorragenden Antheil hatte.

Artikel.	Aus England: Rupien.	Ueberhaupt: Rupien.
Salzfleisch, Schinken, Speck	53 488	58 331
Biscuits	45 866	48 160
Butter	43 905	44 923
Käse	26 487	29 797
Speisesalz	9 891	9 904
Raffinirter Zucker	43 600	289 786
Bier	457 587	464 104
Spirituosen	535 913	543 636
Wein	269 419	328 844
Kleider, Strumpfwaaren u. Hüte ꝛc.	811 664	995 910
Stiefel und Schuhe	38 539	40 685
Wollenstoffe	67 433	125 133
Baumwollenwaaren	3 935 414	5 312 986
Seidenwaaren	46 292	104 829
Steinkohle	2 065 793	2 188 343
Metalle	644 428	696 630
Waffen	47 072	48 272
Patronen ꝛc.	4 193	4 193
Pulver	66 294	66 297
Dynamit, Detonatoren	11 900	11 900
Schrot, Kugeln ꝛc	29 410	29 410

Artikel.	Aus England: Rupien.	Ueberhaupt: Rupien.
Eisenbahnmaterial	639 626	641 226
Maschinen	72 735	75 006
Cement	92 600	93 194
Anstreichmaterial	33 514	37 118
Perlen	937	3 785
Uhren	23 911	28 661
Juwelen, Schmucksachen 2c.	16 732	64 709
Parfumerien	20 420	39 076
Seife	42 416	61 981
Lichte	13 612	14 524
Zündhölzer	37 265	42 183
Spielwaaren	11 821	12 490
Papier und anderes Schreibmaterial	247 493	283 549
Druckmaterial	17 080	21 167
Bilder und Bilderbogen	10 521	12 992
Wagengeschirr, Sättel 2c.	19 835	21 053
Wagen	10 090	11 159
Möbel	29 615	35 955
Porzellan	161 963	192 450
Bürsten	4 871	4 958
Glas und Glaswaaren	86 548	98 827
Chirurgische u. musikal. Instrumente	55 805	58 363
Regenschirme	32 561	66 422
Medizinen	104 988	156 731
Petroleum und Leinöl	22 759	208 640
Guano	54 399	54 399

Schiffsbewegung auf Ceylon in den Jahren 1880 und 1881.

Nationalität.	1880. Eingang. Schiffe.	Tonnen.	Ausgang. Schiffe.	Tonnen.	1881. Eingang. Schiffe.	Tonnen.	Ausgang. Schiffe.	Tonnen.
Britische:								
des Vereinigten Königreichs	650	979 071	593	922 068	659	1 054 085	658	1 033 128
koloniale	2799	256 902	2899	306 233	2473	236 614	2472	219 918
Fremde:								
der Verein. Staat. v. Amerika	2	1 848	2	1 848	1	580	3	2 044
Oesterreichische	25	33 702	26	37 506	36	49 961	39	57 344
Französische	87	156 379	89	159 203	87	170 533	85	165 058
Deutsche	2	1 815	2	1 815	4	5 001	3	3 918
Italienische	18	19 501	17	17 909	18	15 891	22	19 755
Malediviſche	15	574	16	623	13	664	12	644
Norwegische	1	944	2	1815	12	11 367	11	10 083
Schwedische	1	772	1	772	1	431	1	431
Russische	1	1 003	1	1 003	2	2 498	2	2 498
Spanische	1	1 731	1	1 731	2	3 841	2	3 841
Zusammen	3602	1 454 242	3649	1 452 526	3308	1 551 466	3310	1 518 662

Von den Deutschen Schiffen war im Jahre 1880 im Eingang 1 von 963 Tonnen beladen, 1 von 852 Tonnen in Ballast; im Ausgang ersteres in Ballast, letzteres beladen. Von ebensolchen waren im Jahre 1881 im Eingang 3 von 3070 Tonnen beladen, 1 von 1931 Tonnen in Ballast, im Ausgang 1 von 1931 Tonnen beladen, 2 von 1987 Tonnen in Ballast.

II.]

Iloilo.

Jahresbericht für 1881.[1])

Die Zuckerernte des Jahres 1881 übertraf alle vorherigen sowohl in Quantität, als auch in Qualität. Zur Ausfuhr kamen 70 450 Engl. Tonnen im Werthe von 4 337 000 Dollars, wovon etwa vier Fünftel nach den Vereinigten Staaten von Amerika, ein Zehntel nach Spanien und Australien und ein Zehntel nach England verschifft wurden. Die zunehmende Einfuhr von Dampfmaschinen (Zuckermühlen) trägt wesentlich bei, der hiesigen Zuckerfabrikation immer größeren Aufschwung zu geben. Die diesjährige Ernte verspricht ein sehr ungünstiges Resultat. Ausnahmsweise langes Regenwetter hat in den meisten Pflanzungen arge Verwüstungen angerichtet, und es werden viele derselben nur noch die Hälfte oder höchstens drei Viertel des Ertrages früherer Jahre abwerfen. Auch in Bezug auf Qualität wird die diesjährige Ernte der vorherigen nachstehen.

Die letztjährige Tabakernte war sehr befriedigend und kam der vorhergegangenen an Quantität gleich, übertraf dieselbe aber in Bezug auf Qualität. Zur Verschiffung nach Manila kamen bis Ende 1881 erst 20 000 Centner im Werthe von 140 000 Dollars; etwa 7000 bis 8000 Centner befinden sich noch auf Lager. Laut Dekrets der Spanischen Regierung ist die Tabaksausfuhr mit Beginn nächsten Jahres frei, die diesjährige Ernte fällt aber noch der Regierung zu. Letztere ist letztes Jahr mit Bezahlung des Tabaks sehr pünktlich verfahren.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1881 I. S. 441.

Die Ausfuhr von Iloilo während des Jahres 1881 war die nachverzeichnete:

Nach	Zucker. Nasser.	Zucker. Trockner.	Saganholz.	Hanf.	Tabak.
England ..... Pikuls	172 316	74 640	631	—	—
den Vereinigten Staaten von Amerika .... „	—	779 234	774	1 676	—
Australien .... „	—	47 520	—	—	—
China ..... „	—	1 000	8 560	—	—
Manila und Spanien ... „	—	52 500	—	—	14 545
Zusammen...	172 316	954 894	9 965	1 676	14 545

1 Pikul = 63 Kilogramm.

Die Schiffsbewegung in Ein- und Ausgang ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

Nationalität.	Schiffe.	Tonnen.
Deutsche	7	6 295
Britische	27	22 619
der Vereinigten Staaten von Amerika.	18	19 893
Französische	3	1 203
Spanische	2	1 184
Schwedische	1	1 174
	58	52 368

Von den 7 Deutschen Schiffen war 1 noch im Dezember 1880 angelangt; 6 derselben gingen in Ballast ein, 1 in Ballast aus, während die übrigen Zucker in Ladung nahmen.

V.]

Marseille.

Jahresbericht für 1881.[1])

Das Jahr 1881 darf für Handel und Gewerbe in Marseille kaum als ein vorzugsweise glückliches bezeichnet werden; denn weder die Zunahme in der Zahl der abgeschlossenen Geschäfte, noch deren Rührigkeit im Allgemeinen entspricht den Voraussetzungen, zu welchen die Erfahrung der letztvorhergegangenen Jahre zu berechtigen schien. Zwar ergiebt sich, wenn man die Uebersicht über die Schiffsbewegung im hiesigen Hafen prüft, in dem Tonnengehalte der ein- und ausgelaufenen Fahrzeuge eine Gewichtsvermehrung von 230 544 Tonnen gegen das Vorjahr, aber dieselbe ist ohne wesentlichen und ohne unmittelbar wirksamen Einfluß geblieben, denn das Quantum der verschifften Waaren hat im Vergleich mit 1880 um 34 046 Tonnen abgenommen. Da nun der Durchschnitt des jährlichen Zuwachses etwa 150 000 Tonnen beträgt, so erhellt, daß ein Rückgang von rund 180 000 Tonnen stattgefunden hat.

Aus der Zunahme des Tonnengehalts bei gleichzeitiger Abnahme der Verfrachtung geht ferner hervor, daß das nutzbar gemachte Gewicht, im Jahre 1880 auf 3 945 533 Tonnen, d. h. 55,70 pCt. des Gesammtgehalts, sich belaufend, im Jahre 1881 nur noch 3 911 487 Tonnen, also 53,50 pCt., betrug.

Jene höhere Zahl des Gesammttonnengehalts ist nicht ohne ursächlichen Zusammenhang mit der bei den hiesigen Rhedern in vielleicht übertriebener Weise vorwaltenden Neigung, die Raumverhältnisse ihrer Fahrzeuge zu vergrößern. Es sei dahingestellt, ob dies in einer jedenfalls nicht nahen Zukunft empfehlenswerth werden kann, heute macht die Vermehrung der zu verschiffenden Lasten ein derartiges Bedürfniß noch keineswegs fühlbar.

Ein Blick in den Güterverkehr der auf den hiesigen Platz einmündenden Schienenwege lehrt Aehnliches, wie derjenige auf dem Marseiller Hafen. Während die Frachtbeförderung hier im Vorjahr zu 1 661 797 Tonnen berechnet ist, erscheint dieselbe in 1881 auf 1 440 052 Tonnen herabgemindert, und während in jenem Jahre die Einfuhr aus andern Ländern, aus Algier und den Französischen Kolonien durch den Betrag des entrichteten Eingangszolles auf 2 357 934 festgestellt werden konnte, ergeben die Bücher dieser Verwaltung für 1881 nur 2 277 325, also eine Verringerung um 80 609 Tonnen. Von jenen Waaren sind zum Verbrauch gekommen:

im Jahre 1880 .... 2 165 222 Tonnen,
„ „ 1881 .... 1 916 583 „

also 248 639 Tonnen weniger.

Im Gegensatz hierzu hat die Ausfuhr allerdings um 80 321 Tonnen zugenommen, aber dieses Wachsthum vermag nicht die Ungunst der Einfuhr auszugleichen.

Nachdem also im Allgemeinen eine rückläufige Bewegung nicht zu verkennen gewesen, bleibt zu prüfen, welcher Vertrieb unter derselben hauptsächlich und aus welchen Gründen gelitten hat.

Der Geschäftsbericht über den Güterverkehr auf den Bahnhöfen des Marseiller Zollbezirks zeigt Minderfracht:

in Getreide..... 70 000 Tonnen,
„ Mineralien ..... 46 000 „
„ verschiedenen anderen Waaren 100 000 „

Die verringerte Bedeutung des Imports von Ackerbauerzeugnissen ist nicht auf eine besonders gute Ernte im Inlande zurückzuführen, es stellt sich vielmehr je länger desto mehr heraus, daß die Lage dieses Handels in demselben Maße eine minder glückliche wurde, wie die Länder am Schwarzen Meere aufhörten, in erster Linie die Kornkammer für Frankreich zu sein.

Durch die Einrichtung regelmäßiger Schiffsverbindungen zwischen New-York einerseits und Bordeaux oder Havre andererseits sind im Osten, Nordosten und Norden dieses Landes Märkte für das wohlfeile Amerikanische Getreide aufgeschlossen worden, während jene Sendungen den Westen und die Schweiz leichter über Antwerpen als über Marseille erreichen. Gleichwohl würde das Letztere Unrecht thun, wollte es in dem begonnenen Wettkampf sich schon für überwunden halten. Es wird vielmehr gegen seine Mitbewerber durch die Entwickelung des Getreidebaues in Ostindien, sowie durch die noch fortdauernde Zufuhr vom Schwarzen Meere kräftig unterstützt werden, vorausgesetzt nur, daß es sich entschließen kann, durch Kostenverminderung der Waarenbehandlung im Hafen, durch Schnelligkeit aller bezüglichen Vorkehrungen und insbesondere durch Herabsetzung der Fracht auf Eisenbahnen oder Kanälen in das Innere oder in die Schweiz das Wirksamste zur Lahmlegung der Gegner zu thun. Lehrt die Erfahrung doch täglich unzweideutiger, daß heute schon ein Unterschied weniger Pfennige im Betrage der Ueberführungs- oder Lagerkosten hinreicht, um den Zug des Waarenverkehrs von einem Lande, einer Stadt fort- und auf andere hinüberzuleiten.

[1]) Wegen des Vorjahres s. Hand. Arch. 1882, Märzheft S. 171.

Die hiesige Handelskammer ist nach Kräften für die Belebung des ihrer Obhut anvertrauten Arbeitsfeldes bemüht. In Folge der von ihr ausgegangenen Anregungen ist im Hafen das Schienennetz vermehrt, der Bau neuer eingemauerter Becken (Bassins) schnell zu Ende geführt, und sind die Wasserdruckwerke vermehrt worden. Andere umfassende Verbesserungen werden geplant. Besonders eifrig richtet jene Genossenschaft neuerdings darauf ihr Augenmerk, daß die Stadt bewogen werde, auf die Wiege- und Maßsteuer Verzicht zu leisten, welche dieselbe gegenwärtig noch von sämmtlichen Waaren erhebt, die im Hafen hierselbst zur Löschung oder Verladung kommen.

Eine hierorts wahrzunehmende eifersüchtige Besorgniß, daß in Folge der Eröffnung des Gotthardtunnels Genua bald zu neuer, erhöhter Bedeutung gelangen müsse, hat den ersten Anstoß zu der hier lebendig gewordenen Bewegung gegeben, welche darauf abzielt, Marseille durch den Bau eines Rhonekanals in das Kanalnetz des Binnenlandes aufzunehmen. Man weist dabei auf die von Belgien für Antwerpen bethätigte Freigebigkeit hin.

Die Einfuhr von Mineralien hier, die, wie schon berichtet, im Jahre 1881 zurückgegangen, ist während des gleichen Zeitraums in Cette gestiegen und zwar, wie angenommen wird, wegen der größeren Wohlfeilheit des Arbeitslohnes in letzterem Hafen, durch welche eine Kostenersparniß von angeblich 70 Centimen auf die Tonne dort gegen hier bewirkt wird. Marseille hofft jedoch, diesem Uebelstande durch die Vervollkommnung seiner Hafeneinrichtungen, von denen bereits die Rede war, mit Erfolg abhelfen zu können.

Das Nachlassen endlich der Geschäfte in der Rubrik „Verschiedene Waaren" wird durch die im Jahre 1881 hierlands allgemein herrschend gewesene Mattigkeit erklärt, eine Verstimmung, welche in dieser Stadt noch erhöht wurde durch die Erkenntniß, daß Bordeaux, Nantes, Dünkirchen, ja selbst Deutsche Häuser, nicht ohne Glück mit ihr in solcher Waare konkurriren, welche, wie Oel und Seifenerzeugnisse, bisher fast im ausschließlichen Besitz des hiesigen Gewerbes gewesen war.

Aus der im Folgenden des Näheren nachgewiesenen Darlegung dieser Verhältnisse mag zu entnehmen sein, warum die Handelskammer hier das Jahr 1881 als ein minder günstiges namhaft macht.

Getreide.

Der Ertrag der Ernte des Jahres 1881 hat ebenso, wie in den beiden Vorjahren, für den Bedarf nicht ausgereicht und darum eine Einfuhr von 22 134 445 metr. Centnern erfordert, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich.

Getreideeinfuhr für ganz Frankreich in 1880 und 1881.

	1880. metr. Ctr.	1881. metr. Ctr.
Weizen	22 172 631	14 976 488
Roggen	382 974	10 177
Mais	3 536 561	3 195 530
Gerste	1 245 318	1 025 239
Hafer	3 638 107	2 677 794
Weizenmehl	286 843	249 217
	31 262 434	22 134 445

An dieser Bewegung hat Marseille im Berichtjahre in größerem Verhältniß theilgenommen, als in 1880, nämlich mit 6 442 077 metr. Centnern, also 29 pCt. gegen 22½ pCt. in dem erwähnten Jahre.

Einfuhr:

		1880. metr. Ctr.	1881. metr. Ctr.
Weizen, Spelz und Mengkorn	von Rußland	3 049 671	1 821 037
	„ Oesterreich	9 649	23
	„ Spanien	8 041	19
	„ Italien	207 775	125 547
	„ der Türkei	336 605	563 429
	„ Egypten	167 861	19 932
	„ den Barbareskenstaaten	8 553	13 873
	„ Britisch-Ostindien	359 764	1 233 521
	„ den Vereinigten Staaten von Amerika	796 122	539 181
	„ Algier	677 307	323 198
	„ verschiedenen Ländern	388 828	535 819
Mehl		17 681	17 338
		6 027 857	5 192 517
Roggen		31 802	372
Mais		467 891	763 287
Gerste		106 588	81 742
Hafer		419 422	403 759
		7 053 560	6 442 077

Ursache dieser Zunahme ist der reichere Ernteertrag in der Levante, während im Gegensatz hierzu Amerika 1881 nur weniger denn sonst senden konnte.

Die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten betrug für Marseille:

1881.	1880.
539 181 metr. Ctr.	796 122 metr. Ctr.

Ausfuhr:

		1880. metr. Ctr.	1881. metr. Ctr.
Weizen, Spelz u. Mengkorn	nach Großbritannien und Britischen Besitzungen	203	3 988
	„ Spanien	62 474	84 698
	„ Italien	62 273	53 203
	„ der Schweiz	66 929	91 257
	„ Algier	158	63 830
	„ Egypten	50	—
	„ der Türkei	740	385
	„ verschiedenen Ländern	94 499	2 150
Weizenmehl		310 330	396 343
Korn	internat. Transit	691 741	768 990
Mehl	internat. Transit	45 418	42 920
Roggen		2 399	1 935
Mais		83 248	86 854
Gerste		14 663	18 869
Hafer		1 007	1 522
Roggen, Mais, Gerste, Hafer	internat. Transit	1 151 / 20 225 / 1 666 / 1 224	120 / 34 070 / 110 / 200
		1 460 398	1 651 444

Zucker.

Rohzucker.

Einfuhr: 99 862 507 Kilogramm in 1881,
101 052 025 „ „ 1880.

Ausfuhr: 8 816 093 „ „ 1881,
9 248 369 „ „ 1880.

Farinzucker (vergeoise).

Ausfuhr: 3 075 483 „ „ 1881,
4 229 054 „ „ 1880.

Raffinirter Zucker.

Ausfuhr:

1881....	35 658 679	Kilogramm	zu Schiff,	60 404 365 Kilogr.
1881....	24 745 686	„	per Bahn,	
1880....	32 658 731	„	zu Schiff,	50 186 264 „
1880....	17 527 533	„	per Bahn,	

Kaffee.

Die Gesammteinfuhr von Kaffee in Marseille übersteigt im Jahre 1881 den Durchschnittsbetrag desselben in den fünf letzten Vorjahren um 40 pCt. Die Kaffeesendungen aus Brasilien allein beziffern sich im Vergleich zu jenem Zeitraum um 60 pCt. höher.

Riokaffee, welcher, zwei Drittel des ganzen Imports darstellend, das Geschäft in dieser Waare in erster Reihe beeinflußt, ist dauernd im Preise heruntergegangen, und zwar die beste Sorte von 81 Franken Ende Dezember 1880 bis auf 62 Franken Ausgangs Dezember 1881. Da indessen diese Erscheinung, welche für 50 Kilogramm 19 Franken, d. h. 23 pCt., bedeutet, nur allmälig sich geltend machte, so ist der durch dieselbe verursachte Verlust für die von ihm betroffenen Häuser nicht allzu fühlbar geworden.

Haytikaffee ging um etwa 12 Franken auf 50 Kilogramm zurück.

Die Spekulation in Kaffee, hier überhaupt unbedeutend, wendet sich ausschließlich dem Mokka zu. Im Allgemeinen bietet dieselbe Angesichts der Schnelligkeit der Beförderung und der Leichtigkeit, selbst sehr geringe Mengen einzuführen, keinerlei Aussicht auf Gewinn. Darum beschränkt sich der Verkehr ganz auf den Zwischenhandel zwischen dem Ursprungslande und dem Einzelgeschäft für Verbrauch und Wiederausfuhr. Die Abnahmeorte für diese sind dieselben geblieben.

Da die Erfolge der Unternehmungen in Kaffee in 1881 durchaus unbefriedigende waren, so ist die Hoffnung der Betheiligten auf die Zukunft dieses Geschäftszweiges hier gering. Man sagt sich, daß die Nachfrage dem durch fortwährend wachsende Erzeugung vermehrten Angebot nicht zu entsprechen vermag, und drängt zur Abhülfe in dieser Sachlage auf wesentliche Herabminderung des gegenwärtig sehr hohen Eingangszolles.

Einfuhr:	1881. Tonnen.	1880. Tonnen.
von Egypten	1 153	1 093
„ Cuba und Puerto-Rico	1 497	1 054
„ Venezuela	287	716
„ Hayti	315	704
„ Brasilien	17 865	9 290
„ Britisch-Ostindien	878	1 486
„ Niederländisch-Ostindien	403	953
„ verschiedenen Ländern	4 072	3 671
	26 470	18 967

Kakao.

Vor der Errichtung der großen Dampfschiffsgesellschaften brachte die Segelschifffahrt beträchtliche Mengen von Kakao nach Marseille, und da die übrigen Französischen Häfen nur sehr viel geringere Sendungen erhielten, so kam die Versorgung der inländischen, sowie selbst der kleinsten Schweizerischen und Italienischen Chokoladenfabriken fast allein dem Handel dieser Stadt zu gute. Sogar Spanien, dem sein Bedarf zum Theil aus seinen Niederlassungen zufließt, ergänzte diese Lieferungen nicht selten hier. Heute aber kommt der Kakao zumeist über Havre, Bordeaux oder Nantes nach Frankreich, und auch Marseille ist für ihn auf diesen Weg angewiesen. Aus diesem Grunde umgehen die übrigen Verbrauchsmärkte seine Vermittelung und bewirken ihre Einkäufe in den am Ocean belegenen Häfen Frankreichs. Damit das hiesige Geschäft seine in früheren Jahren so bedeutende alte Kundschaft wiedergewinne, müßten direkte Dampferlinien zwischen den Orten der Erzeugung dieser Waare und Marseille geschaffen werden.

Im Jahre 1881 ist Kakao vornehmlich aus Bahia und Guayaquil hierhergeführt worden, und zwar:

von Bahia	1 420	Säcke	= 82 320 Kilogr.,
„ Guayaquil	918	„	= 60 588 „
„ Caracas	350	„	= 26 500 „
„ Para	150	„	= 9 750 „
„ Hayti	373	„	= 15 650 „
„ den Antillen	474	Fässer	= 28 540 „
„ verschiedenen Ländern	450	Säcke	= 27 500 „

Zu Anfang des Jahres 1881 war das Geschäft ruhig, im Sommer belebt und im Anfang des Spätjahres schwach. Gewöhnlich dagegen erweisen sich die Monate Juni, Juli und August als besonders still, und die jetzt verzeichnete Aenderung zum Besseren wird bedeutenden Einkäufen verdankt, welche Spanien während jenes Zeitraums hier gemacht hat.

Das Lager, seit Langem nur wenig verändert, betrug Ende 1881 im Durchschnitt 1500 bis 1800 Säcke von allen Arten.

Wenn die Gesellschaft für Seetransport künftig, wie sie vorhat, Bahia regelmäßig anlaufen lassen wird, so kann Marseille dorther namhafte Ladungen von Kakao beziehen und leicht verwerthen, denn innerhalb ihres Weichbildes und ihrer Umgebung sind neuerdings wieder drei Chokoladenfabriken entstanden. Noch günstiger freilich wäre es, wenn die gedachte Gesellschaft von Colon hierher das Gleiche planen und ausführen wollte.

Pfeffer.

Die Verminderung der Pfeffereinfuhr hierher im Jahre 1881 hat eine Fortdauer der Neigung zur Preissteigerung in dieser Waare bewirkt. Zu Jahresanfang galt der Pfeffer von Singapore 58 Franken die 100 Kilogramm, der von Java 52 Franken. Ausgangs 1881 wurden für jenen 70 Franken, für diesen 62 Franken gezahlt. Diese Steigerung, übrigens auf allen Märkten die gleiche, wird den unergiebigen Ernten, theils in Sumatra, theils in den andern, hier in Betracht kommenden Ländern zugeschrieben. Auch Malabarpfeffer und weißer Pfeffer stiegen im Preise, der erstere auf 70 Franken, der letztere auf 95 Franken die 100 Kilogramm.

Es lieferten:

	1880. Tonnen.	1881. Tonnen.
Britisch-Ostindien	1 206	1 554
Niederländisch-Ostindien	236	308
Verschiedene Länder	874	266
	2 316	2 128

Oelsämereien.

Einfuhr:

2 865 195 metr. Ctr. in 1881,
gegen 2 989 590 „ „ „ 1880.

Ostindischer Sesam wird von Jahr zu Jahr wichtiger; in 1881 betrug die Mehreinfuhr 46 920 metr. Centner. In Levantiner Sesam sind 15 650 metr. Centner, in Kokoskern 92 220, in Palmkern 9 565, in geschälter Erdnuß 27 410 metr. Centner mehr eingeführt worden, in ungeschälter Erdnuß von der Westküste Afrikas her ist dagegen ein Minderimport von 206 620 metr. Centnern zu vermerken. Verursacht ist letzterer wahrscheinlich durch außergewöhnliche Regengüsse in jenen Gegenden, welche auch dem Werth der Waare Eintrag gethan haben. Ravison-, Lein- und Rapssaat wurden, wie im Vorjahre, ja mehr noch, im Jahre 1881 in den Oelmühlen des Bezirks vermißt, da Belgien, die Niederlande und Nordfrankreich durch ausgiebigere Preise eine wirksamere Anziehungskraft auf diesen Artikel übten. Dieser Ausfall bedeutet für Leinsamen 23 705, für Raps 29 350 und für Ravison 64 965 metr. Centner.

Ein Lager von rund 528 000 metr. Centnern ist in das Jahr 1882 übernommen worden, davon in den Räumen der Einfuhrhäuser 228 000, in Verarbeitung 300 000 metr. Centner.

Oelkuchen.

Produzirt:		
Leinkuchen	52 000	metr. Ctr.,
Sesamkuchen (Levante)	54 000	„ „
„ (Ostindien und Afrika)	490 000	„ „
Kuchen aus geschälten Arachiden	280 000	„ „
„ „ ungeschälten Arachiden	220 000	„ „
Raps- (Colza-) und Ravisonkuchen	101 000	„ „
Mohnsamenkuchen	60 000	„ „
Baumwollsamenkuchen	145 000	„ „
Palmkernkuchen	208 000	„ „
Erdnußkuchen	81 000	„ „
Verschiedene	42 000	„ „
	1 733 000	metr. Ctr.,
gegen in 1880:	1 708 000	„ „
Exportirt:		
nach England	120 000	metr. Ctr.,
„ den Niederlanden und Norddeutschland	130 000	„ „
„ Algier, Spanien und Italien	4 000	„ „
„ den Kolonien	12 000	„ „
Verbrauch in Frankreich	1 410 000	„ „
Vorrath am 31. Dezember 1881	57 000	„ „
Zusammen....	1 733 000	metr. Ctr.

Baumwolle.

Mit Ausnahme der Monate September und Oktober, in denen eine scheinbare Preissteigerung künstlich erzeugt wurde, war das Jahr 1881 für den Handel in Baumwolle wenig befriedigend, indessen stieg die Zahl der hier ausgeladenen Ballen doch von 92 400 im Vorjahre auf 94 936 im Berichtjahre.

Die fünf Sorten, welche der hiesige Platz hauptsächlich bezieht, liefen ein wie folgt:

	1881. Ballen.	1880. Ballen.
von Egypten	28 736	20 335
„ Ostindien	42 040	56 782
„ Salonik	5 810	4 104
„ Smyrna	5 911	3 952
„ Tarsus	8 802	4 530
	91 299	89 703

Die Güte der Waare durfte meist als genügend bezeichnet werden. Daß die Einfuhr aus Ostindien fast um ein Viertel nachließ, hat vermuthlich darin seinen Grund, daß Spanien, das sich kürzlich über Bedarf versorgt hatte, jetzt bemerkbar zurückhielt.

Auf Lager waren am 31. Dezember 1881 3 246 Ballen.

Seide.

Die Zahl der gebuchten Verkäufe war:

in 1881... 4 129 Ballen,
gegen in 1880... 3 753 „

Eingeführt wurden:

in 1881... 68 518 Ballen,
gegen in 1880... 77 389 „

Während mithin die Einfuhr um 8871 Ballen abnahm, vermehrten sich die Verkäufe um 373 Ballen, d. h. die eingetragenen, denn in Wirklichkeit ist ihre Zahl erheblich höher, ohne daß es möglich wäre, diesen Mehrbetrag genau festzustellen, da viele Ballen ins Innere gehen, deren Verkauf nicht in Marseille abgeschlossen wird Schon der Hinweis auf solche Thätigkeit läßt eine wesentliche Besserung in der Lage dieses Geschäftszweiges erkennen, und allerdings sind für die Hebung derselben die Umstände seit 1876 noch nicht wieder so günstig, wie jetzt, gewesen. Bereits vom Januar an gingen bei den Werkstätten ununterbrochen bedeutende Aufträge ein, aus denen neben der Zunahme des Verbrauchs insbesondere auch zu erkennen war, wie die Mode dem reinen Seidenstoff mit erneuter Vorliebe sich zugewendet hat.

Den Seidenspinnereien fehlt es nicht an Beschäftigung, deren Erträge für dieselben um so reicher sind, als die sehr gute Ernte hier im Lande sie in den Stand gesetzt hat, ihre Vorräthe zu durchaus vortheilhaften Preisen einzukaufen.

Das Geschäft, namentlich im ersten Vierteljahr gut, ohne Schwankungen und mit dauernder Neigung zur Steigerung der Preise, wurde im Verlauf des Jahres nur wenig stiller. Im Juli stellten die Ernteberichte eine Vermehrung von 25 bis 30 pCt. in Frankreich, eine Abnahme von 10 bis 15 pCt. in Italien gegen das Vorjahr in Aussicht, während die Nachrichten aus China eine Verringerung der Ausfuhr bis auf 55 000 Ballen wahrscheinlich machten. In Folge dessen sind für Chinesische Seide 4 bis 5 Franken mehr gezahlt worden, für Europäische höchstens 2 bis 3 Franken. Dies Verhältniß scheint vorzugsweise dadurch herbeigeführt worden zu sein, daß die Fabriken große Aufträge erhalten hatten, welche die ausschließliche Verwendung Chinesischer Seide erforderten. Letztere erfuhr deshalb auch eine nochmalige Preiserhöhung um 2 bis 3 Franken, welcher die übrigen Sorten nur langsam zu folgen vermochten. Erst im Oktober konnten auch sie in Folge veränderter, von den Fabriken ausgehender Einflüsse den Nachtheil einigermaßen ausgleichen.

Gegen Schluß des Jahres hat dann der finanzielle Zusammenbruch in Lyon auch auf dieses Geschäft außerordentlich störend eingewirkt, und jetzt sah sich Chinesische Seide vor den andern Sorten betroffen. Gleichwohl ist im Ganzen die Lage gut geblieben und das Vertrauen in die Zukunft fest, da der Verbrauch um 15 pCt. über das Vorjahr sich erhoben hat.

Die Verminderung der Einfuhr, wie dieselbe in den oben angegebenen Zahlen sich darstellt, ist zu einem Theil eine natürliche Folge der anhaltenden Entwickelung der Spinnerei in den Seide erzeugenden Gegenden, zum andern Theil wird sie durch die täglich zunehmende Ausdehnung der Beziehungen zwischen diesen und den Verbrauchsgegenden hervorgerufen. Uebrigens konnte China im Berichtjahre wegen seiner ungenügenden Ernte keine Kokons nach

Frankreich ausführen. Im Gegensatz dazu sieht letzteres seit der Verbesserung der gelben Arten bessere Jahre, vermehrt unausgesetzt in bemerkenswerthen Verhältnissen seine Kokonssendungen hierher nach Marseille, und falls man aus der Anzahl der Verkäufe einen Schluß ziehen darf, hat der Werth dieser Sendungen in 1881 auf rund 400 000 Kilogramm, gegen 300 000 Kilogr. in 1880, sich erhöht. Besonders die Spinnereien hatten Ursache, befriedigt zu sein, denn gleich in den ersten Monaten erhob sich der Preis der Kokons in Frankreich, der bisher je nach der Güte 13½ bis 14 Franken betragen hatte, und am Ende des ersten Vierteljahres stand er auf 14¾ Franken. Für die größeren Japanischen Kokons, welche namentlich in Italien begehrt sind, war die Lage nicht so günstig; sie blieben zu derselben Zeit zwischen 12¾ und 13¼ Franken gewerthet.

Im April, als die Preise ins Schwanken geriethen, konnten die Spinnereien ihre Einkäufe während der Ernte auf den Märkten des Inlandes wohlfeil bewerkstelligen. Vom September an gewann in Folge des Bedarfs der Fabriken an feiner Seide die Steigerung endgültig die Oberhand. Gelbe Seide erreichte wieder ihren alten Preis, grüne, während der Ernte auf 12¼ Franken heruntergegangen, kam von Neuem auf 13¼ Franken.

Ungeachtet der bereits erwähnten finanziellen Erschütterungen am Ende des Jahres ist der Stand dieser Waare im Ganzen fest geblieben, und es scheint, daß auch fernere Blüthe ihr gesichert sei, da schöne Seidenstoffe durch die Mode hier mehr und mehr begünstigt werden.

Kokons.

Angekommen:
in 1881... 766 000 Kilogr.,
gegen in 1880... 845 000 „

Verkauft:
in 1881... 1 527 700 Kilogr.,
in 1880... 738 000 „

Vorrath:
am 31. Dezember 1881 ... 539 700 Kilogr.,
„ 31. „ 1880 ... 772 700 „

Durchschnittspreise in 1881:

Januar bis März.	April bis Juni.	Juli bis September.	Oktober bis Dezember.
12½ bis 14¾ Franken.	12¼ bis 13¾ Franken.	12¾ bis 14½ Franken.	13 bis 14¾ Franken.

Seidenabfälle.

Die Jahreseinfuhr belief sich auf etwa	2 650 000 Kilogr.
An Verkäufen gebucht wurden rund	1 425 000 „
Der Durchgang durch den hiesigen Hafen betrug ungefähr	600 000 „
Lagernd am 31. Dezember blieben	420 000 „

Derselbe Zeitraum im Vorjahre hatte eine Mehreinfuhr von 300 000 Kilogramm, obwohl im Berichtjahre der Chinesische Import merklich zugenommen hat. Man betrachtet es hier als gewiß, daß Letzteres fernerhin immer stattfinden wird, und eben darum hofft die Seidenkämmerei, sich in den Stand gesetzt zu sehen, dem allgemeinen Bedarf in Europa zu genügen, weil die gelben Arten, denen die Seidenzucht mit Vorliebe wieder zugewandt zu sein scheint, nur sehr wenig Abfall geben.

Seidengarne blieben bei beständiger Nachfrage das ganze Jahr hindurch im Preise steigend. Die Flocken, besonders weiße, waren zur Spitzen- und Sammetherstellung sehr gesucht.

Wolle.

Nachdem das Jahr 1880 am Schluß 40 000 Ballen Wolle hier auf Lager, die Preise gedrückt und das Geschäft in einer Stille zurückließ, die zu wenig Hoffnung berechtigte, trat auch in der That in den ersten Monaten 1881 eine Stockung ein, welche durch wesentliche Vertheuerung sowohl hier zu Lande, wie in England sich geltend machte. Bald indessen wuchs das Vertrauen von Neuem, so daß in Jahresmitte eine ziemlich lebhafte Bewegung zu beobachten war, nicht allein in den Ankäufen für Frankreich, sondern auch in denen des Auslandes, ohne daß jedoch der Preis dadurch beeinflußt wurde. Das dritte Vierteljahr war ruhig, und die Preise sanken, um dann gegen Jahresschluß noch einmal mit nur kurzen Unterbrechungen einem gleichmäßig guten Fortgang des Geschäfts Raum zu lassen. Im Ganzen ist dennoch ein Niedergang von 10 bis 15 pCt. gegen das Vorjahr zu verzeichnen gewesen.

Uebrigens war auch in der Einfuhr aus Algier, Tunis, Persien und der Levante eine Verminderung zum Gesammtbetrage von 39 640 Ballen zu verzeichnen, welche theils durch den Krieg, theils durch vermehrte Sterblichkeit in den Schafheerden verursacht wurde. Desgleichen war das Sinken der Preise in Frankreich überhaupt auch für diesen Import nicht eben ermuthigend. Gleichwohl aber zeigt das Endergebniß der Verkäufe auf hiesigem Platz in 1881 diese mit 110 200 Ballen, d. h. 4 500 Ballen weniger als im Vorjahre.

Lager am 31. Dezember 1880 ..	40 042 Ballen,	
Einfuhr 1881	114 005 „	
		154 047 Ballen,
Verkauft in 1881	110 200 Ballen,	
Transit	16 125 „	
		126 325 „
Lager am 31. Dezember 1881		27 722 Ballen.

Schlachtvieh.

Die Einfuhr von Schlachtvieh im Jahre 1881 zeigt gegen das Vorjahr wiederum eine Abnahme um 16 285 Stück. Wie damals, trifft dieselbe auch im Berichtjahre nur auf den See-Import, der in dem letzteren 21 052 Stück weniger als im Jahre 1880 betragen hat, während die Zufuhr auf Achse 4767 Stück größer war.

Der Rückgang in dem bezüglichen Schiffsverkehr ist jedenfalls nur durch die Unruhen in Südalgier hervorgerufen, und da der Bedarf des hiesigen Marktes immer noch wächst, so ist anzunehmen, daß ein Gleiches binnen Kurzem auch in diesem Handel der Fall sein wird.

Der Verbrauch von frischem Schlachtfleisch mit Inbegriff desjenigen, welches in sehr kleinen Gewichtsmengen über den hiesigen Zollbezirk hinausging, belief sich auf 27 193 486 Kilogr., sonach 1 088 594 Kilogr. mehr als in 1880.

Folgendermaßen vertheilt sich die Einfuhr während der beiden letzten Jahre.

	Ochsen.	Hammel	Lämmer.	Schweine.	Kälber.	Zusammen. Stück.
1881...	61 253	593 457	51 908	33 651	16 807	757 076
1880...	56 393	603 588	63 044	35 890	14 446	773 361
					Mehr in 1880...	16 285

Hammel- und Lammfelle.

Einfuhr:
3405 Ballen von Buenos-Aires,
366 „ „ Montevideo,
3771 Ballen gegen 2364 Ballen in 1880.

Verkauft	Buenos-Aires	670	Ballen,
Transit		2 959	„
Verkauft	Montevideo	285	„
Transit		146	„

Diese Hammel- und Lammfelle wurden sämmtlich in das Languedoc vertrieben, und da der größere Theil derselben Marseille nur im Durchgang berührte, so erklärt es sich, warum die merkbare Zunahme der Einfuhr gleichwohl die Zahl der hier abgeschlossenen Käufe nicht wesentlich vermehrte. Es hat mithin dieser Platz für den beregten Artikel an Wichtigkeit innerhalb der letzten Jahre eingebüßt.

Ziegenfelle.

Eine größere Wohlfeilheit des Ziegenfells in allen seinen Ursprungsgegenden hat den Gerbern gestattet, auch ihrerseits in 1881 die Preise für gegerbte Felle zu ermäßigen und dadurch einem Ziele näher zu kommen, welches dieselben seit Langem sich gesteckt hatten.

Das Geschäft mit den Händlern in Maroquin wurde lebhafter, denn wegen des günstigeren Preises bevorzugten diese die in Marseille gegerbten Häute zum Nachtheil der in London hergestellten. Aus solcher Sachlage entwickelte sich das ganze Jahr hindurch eine rege Thätigkeit in allen Gerbereien.

Einfuhr:

	1881. Ballen.	1880. Ballen.
von Mogador	14 269	10 156
„ der Levante, Tripoli und Bengasi	13 562	12 818
„ Algier, Tunis und Tanger	7 615	8 833
vom Kaplande	1 543	2 483
von Neapel, Sardinien und Triest	1 150	6 681
„ Kalkutta und Bombay	2 876	1 162

Häute.

Einfuhr:

	Ballen.
von Buenos-Aires und Montevideo	73 155
„ Singapore, Penang, Batavia	17 401
„ Zanzibar	22 974
„ Aden	73 593
„ Madagaskar	104 163
„ Kalkutta	47 026
„ Algier und Marokko	111 029
„ Deutschland, gesalzene	3 343
„ verschiedenen Ländern	117 191
	569 875
gegen in 1880	612 527

Samen- und Fruchtöle.

Olivenöl.

1. Brenn- und Fabriköl.

Einfuhr:

von Tunis	2 800 000	Kilogr.,
„ Syrien	260 000	„
„ Korsika	90 000	„
vom Archipel	420 000	„
aus der Provence	1 200 000	„
zusammen	4 770 000	Kilogr.

Die aus Tunis und aus der Provence gelieferte, sehr beträchtliche Menge übertraf auch an Werth diejenige des Vorjahres. Die erstere wurde zum großen Theil von den Herstellern des Schmieröls verwendet, während letztere wegen des vorhandenen Oelwurms geringer denn jene zu niedrigen Preisen von den Seifensiedern erworben wurde.

2. Oel aus den Preßrückständen der Oliven.

Einfuhr:

von den Fabriken der Provence	5 118 000	Kilogr.,
„ Italien und der Levante	1 509 000	„
zusammen	6 627 000	Kilogr.

3. Seifenteig und raffinirte Oele.

Einfuhr:

von der Provence	1 911 300	Kilogr.,
„ Kalabrien	26 200	„
„ Korsika	245 100	„
„ der Riviera und Toskana	4 500	„
„ Sicilien	25 900	„
„ Algier	37 000	„
zusammen	2 250 000	Kilogr.

Der vormals namhaften Lieferungen aus Italien werden immer weniger. Kalabrien, Toskana und die Riviera verwerthen ihren Seifenteig heute in anderer Weise, zur Herstellung grüner oder klarer Oele, welche unmittelbar theils nach England, theils nach Rußland versandt werden.

4. Speise-Olivenöle.

Einfuhr:

von Bari	3 800 000	Kilogr.,
„ Toskana	120 000	„
„ Tunis	1 500 000	„
„ der Levante	50 000	„
„ der Provence	500 000	„
„ Algier	100 000	„
„ Korsika	50 000	„
zusammen	6 120 000	Kilogr.

Schon zu Anfang des Jahres drückten die Aussichten auf eine gute Ernte die Preise dieser Oele herunter, und da dann die Güte der Waare zu wünschen ließ in Folge Auftretens des Oelwurms, so sanken die geringeren Qualitäten noch mehr, während feine und feinste Sorten fest blieben. Während des zweiten Halbjahrs bis zu dessen Ende fiel der Preis fortwährend und ging erst dann wieder in die Höhe, als der allgemein ungünstige Ausfall der Ernte bekannt wurde.

5. Samen- und Fruchtöle.

Eingeführt:

1881.	1880.
19 683 000 Kilogr.	24 390 000 Kilogr.

Ausgeführt:

15 269 000 „	14 678 000 „

Mithin ist eine geringe Verbesserung zu verzeichnen. Alles in Allem bedarf der hiesige Oelhandel einer Aufmunterung und Hülfe, um neben der fremdländischen Mitbewerbung zu bestehen, und es ist darum begreiflich, daß das Verlangen nach niedrigeren Eisenbahntarifen hier stets von Neuem laut wird.

Petroleum.

Die neue Gesetzgebung und der niedrige Preis des Petroleums in den Vereinigten Staaten haben eine vermehrte Einfuhr gereinigten

Petroleums hierher zur Folge gehabt, ohne daß deshalb die Einfuhr des ungereinigten merklich abgenommen hätte.

Einfuhr:

	Raffinirtes Petroleum.		Rohes Petroleum.	Essenz.	
	Fässer.	Kisten.	Fässer.	Fässer.	Kisten.
1880	1 650	1 100	66 369	800	1 100
1881	14 962	24 018	64 523	1 000	—

Wein, Spiritus und Liköre.

Einfuhr:

	1881. Liter.	1880. Liter.
Wein in Gebinden	11 421 147	14 407 918
„ in Flaschen	1 555 989	1 608 816
Likörwein in Gebinden	1 241 827	803 897
„ in Flaschen	2 602 129	2 574 539
Weinsprit	1 222 915	798 812
Melassenspiritus (Rum u. Tafia)	228 125	968 517
Reiner Alkohol	2 673 004	2 308 511
Sprite aller Art	8 600 303	8 682 777
Liköre	392 546	464 471
Ausfuhr:		
Wein in Gebinden	47 340 731	46 020 441
„ in Flaschen	39 587	56 033
Likörwein in Gebinden	2 426 257	2 315 894
„ in Flaschen	212 944	157 068
Weinsprit	85 342	332 909
Melassenspiritus (Rum u. Tafia)	350 265	2 247 074
Reiner Alkohol	195 227	55 424
Sprite aller Art	8 324 715	8 537 011
Liköre	43 353	48 097

	1881. Liter.	1880. Liter.
Von Wein in Gebinden gingen nach Deutschland	94 162	107 482
„ „ „ „ kamen von Deutschland.	1 276	324

Getrocknete Weintrauben.

Die Einfuhr nach Marseille für Zwecke der Verarbeitung ist im Jahre 1881 wiederum im Zunehmen begriffen gewesen. Sie belief sich in 1880 auf 36 394 527 Kilogr. und betrug in 1881 38 727 783 Kilogr., d. h. 2 333 256 Kilogr. mehr. Von dem Aufblühen dieses Geschäftes verspricht man sich hierorts viel, um den durch die Reblaus verursachten Schaden zu vermindern

Reis.

An Piemontesischem Reis wurden im Jahre 1881 nur 55 000 metr. Centner in Marseille ausgeladen. Diese Sorten waren indessen für den Verbrauch hier und in den benachbarten Departements nach wie vor sehr beliebt. Der Preis schwankte zwischen 32 und 38 Franken die 100 Kilogramm geringerer Güte und 39 bis 45 Franken die 100 Kilogramm der besseren. Ostindischer Reis in ganzen und in geschrotenen Körnern ist im Gewicht von 30 000 metr. Centnern eingeführt worden. Jene wurden 25 bis 32 Franken, diese 22 bis 24 Franken die 100 Kilogramm gewerthet.

Die Ausfuhr, und zwar ebenfalls zu den angegebenen Preisen, bezifferte sich auf etwa 10 000 metr. Centner, hauptsächlich in geschrotenem Reis.

Die Lombardei lieferte ungefähr 3000 metr. Centner besserer Güte, für welche 45 bis 50 Franken die 100 Kilogramm bezahlt wurden.

Hülsenfrüchte.

Einfuhr:

	1881. metr. Ctr.	1880. metr. Ctr.
Bohnen	167 000	95 000
Kichererbsen	22 000	20 000
Grüne Erbsen	20 000	15 000
Kanariensamen	12 000	10 000
Hanfsamen	5 000	—
Hirse	8 000	13 000

Farb- und Drogueriewaaren.

Einfuhr:

Blauholz.

7 000 Tonnen von Laguna,
1 000 „ „ Mexiko,
2 000 „ „ Guadeloupe.

10 000 Tonnen, gegen in 1880 11 000 Tonnen.

Gelbholz.

600 Tonnen von Maracaibo,
100 „ „ Carmen.

700 Tonnen, gegen in 1880 500 Tonnen.

Fustikholz.

300 Tonnen, gegen in 1880 250 Tonnen.

Cochenille.

7531 Säcke, gegen in 1880 6250 Säcke.

Harz.

12 000 Fässer, gegen in 1880 12 000 Fässer.

Quercitron.

300 Stückfässer von Philadelphia (in 1880 200).
1000 Säcke „ Baltimore (in 1880 2000).

Gummi arabicum.

	1881. Ballen.	1880. Ballen.
Gommes arabiques	6000	5000
„ Ghesireh	1000	800
„ Hélébi	500	1000
„ Talk	500	500
	8000	7300

Persische Gelbbeeren. 1200 Ballen, gegen in 1880 2442 Ballen.

Galläpfel. 3000 Ballen, gegen in 1880 3000 Ballen.

Orlean. 100 Stückfässer von Gouadeloupe,
50 „ „ Cayenne.

150 Stückfässer, gegen in 1881 300 Stückfässer.

Orseille.

	1880. Ballen.	1881. Ballen.
Von Zanzibar, qualités fines	1200	50
„ „ qualités plates	500	250
„ Mozambique	300	120
„ Madagaskar	120	800
	2120	1220

Divi-divischoten. 1500 Tonnen.

Tabak.

Amerikanische Sorten.

Einfuhr:

Kentucky	124	Packfässer,
erhalten von Hamburg	103	„
„ „ New-York	29	„
„ „ New-Orleans	22	„
„ „ verschiedenen Häfen	29	„
	307	Packfässer.

Ferner kamen an:

Türkischer Tabak	4738	Ballen,
Griechischer Tabak	1393	„
von Java	250	„
„ Algier	302	„
„ Südamerika	181	„
	6864	Ballen.

Talg und Schmalz.

Einfuhr: 10 264 039 Kilogr., gegen 13 446 851 Kilogr. in 1880.
Ausfuhr: 4 097 103 „ „ 3 693 354 „ „ 1880.

Davon gingen

nach Spanien	1 687 892	Kilogr.,
„ Algier	1 064 017	„
„ Italien	597 531	„
„ Egypten	187 605	„
„ Belgien	122 901	„
„ den Niederlanden	112 090	„
„ England	73 140	„

Wachs.

Angekommen in 1881	244 350	Kilogr.,	in 1880	428 600	Kilogr.,
Vorrath am 31. Dzbr. 1880	185 700	„	„ 1879	114 350	„
Verkauft in 1881	285 100	„	„ 1880	169 250	„
Transit in 1881	68 000	„	„ 1880	188 000	„
Vorrath am 31. Dzbr. 1881	76 950	„			

Metalle.

Ein Blick auf die Einfuhr des Berichtjahres in Eisenerz, Bleierz und silberhaltigem Blei zeigt gegen 1880 eine merkliche Abnahme. Dieselbe kann für Blei nur aus dem Niedergang der Preise während des ganzen Jahres erklärt werden. Während zu Anfang dieses Zeitraumes der Durchschnittspreis noch 35,75 Franken betrug, sank er im Dezember auf 35,30 Franken mit kleinen Schwankungen in Höhe von 0,50 bis 1 Franken. Bei solcher Sachlage beschränkten die auswärtigen Grubenbesitzer die Einfuhr hierher auf ein möglichst geringes Maß. Die Ausfuhr von hier ist dagegen von 5820 Tonnen in 1880 auf 6405 Tonnen in 1881 gestiegen.

Das Geschäft in Zinn gewinnt auf hiesigem Platze an Bedeutung, und dies wird noch mehr der Fall sein, wenn die Verminderung der Schiffsfrachtkosten und der Hafenabgaben gestatten wird, auch hier nicht theurer als in Amsterdam und London zu verkaufen. Im Jahre 1880 wurden 10 600 Zinnblöcke, in 1881 25 950 Zinnblöcke hier gelöscht.

Die Preise schwankten in bemerkenswerther Weise: im Januar 230 Franken, von März bis Juni 220 Franken, von Juni bis September 230 bis 240 Franken, von Oktober bis Ende Dezember 240 bis 290 Franken.

Das Geschäft in Kupfer ist hier nur klein. Eingeführt worden sind in 1881 1470 Tonnen Kupfererz und 3231 Tonnen Kupfer, außerdem 983 Tonnen altes Kupfer zum Preise von 145 bis 165 Franken je nach Güte.

Einfuhr:

	1881. Kilogr.	1880. Kilogr.
Eisenerze	251 322 462	318 749 136
Bleierze	6 671 476	8 240 787
Blockblei	15 505 194	16 147 728

Steinkohle.

Im Jahre 1881 sind in Marseille eingeführt worden:
821 000 Tonnen,
mithin 21 000 „ mehr als im Vorjahre.

Für die drei letzten Jahre stellt sich das Verhältniß, wie folgt:

	1879. Tonnen.	1880. Tonnen.	1881. Tonnen.
mittelst Eisenbahn	503 000	521 000	494 000
zur See	125 000	166 000	217 000
zu Lande	112 000	113 000	110 000
	740 000	800 000	821 000

Töpfer- und Thonwaaren.

Die Bedeutung der Thonwaarenfabriken hat in den letzten Jahren hier so wesentlich zugenommen, daß, obwohl die Werkstätten in Séon Saint-André und Séon Saint-Henry ihre Herstellungsmittel beträchtlich erweitert haben, dieselben dennoch kaum im Stande sind, den von allen Ländern her ihnen kommenden Aufträgen zu genügen. Marseille hofft, wegen der guten Eigenschaften der verwendeten Thonerde und der besonderen Sorgfalt, welche der Herstellung dieser Waare hier gewidmet wird, die Abnahmemärkte für dieselbe sowohl in Frankreich, wie im übrigen Europa noch fortwährend vermehren zu können. Die erstgenannten verbrauchen schon ungefähr die Hälfte der hier erzeugten Waare; die andere Hälfte, die zur Ausfuhr gelangt, betrug 1881 etwas über 100 000 Tonnen.

Es kamen zur Versendung:

	Mauersteine: Stück.	Dachziegel: Stück.	Steinfliesen: Stück.
nach Rußland	1 881 950	831 790	249 278
„ Italien	1 578 639	1 572 933	3 386 370
„ der Türkei	2 232 542	1 983 116	161 440
„ Argentinien	1 128 000	3 856 500	3 390 350
„ Algier	1 713 965	3 862 622	6 974 891
u. s. w.			
Im Ganzen wurden ausgeführt: in 1881	12 194 580	22 315 230	17 489 631
„ 1878	5 280 070	11 752 860	12 463 600

Küfer-, Tischler- und Bauholz.

Die Einfuhr eichener Faßdauben vom Adriatischen Meer ist im Jahre 1881 auf 2 400 000 Stück von verschiedener Größe gestiegen, hat also 100 000 Stück mehr als im Vorjahre betragen. Die Preise blieben dieselben, nämlich schwankend von 50 bis herab zu 25 Franken für das Hundert der aus Bordeaux in der Dicke von 27 bis 30 Millimetern gelieferten, für andere Größen je nach Verhältniß. Amerikanische Faßdauben kamen in 1881 in beträchtlicheren Mengen als in

1880 an, gleichwohl aber nicht über rund 140 000 Stück, stets nur in kleinen Sendungen als Stauung neben anderer Ladung. Der Preis war zwischen 90, 100 und höchstens 103 Franken.

Aus den Ländern am Schwarzen Meer wurden Dauben hierher nicht verladen, vielmehr nur kleinere Lieferungen von Hölzern in der Rinde und eichenen Parketten.

Tischler- und Bauholz vom Adriatischen Meer kam in gleichem Verhältniß wie in den letzten Vorjahren an, durchschnittlich etwa 8000 Ster Fichtenbalken aus Oesterreich-Ungarn zum Preise von 50 bis 52 Franken, ferner ungefähr 50 000 Stück Bretter, das Dutzend zu 25 bis 28 Franken.

In Hölzern von der Ostsee fand im Berichtjahre ein bedeutender Verkehr hier statt; es kamen nämlich etwa 130 000 Dutzend Bretter und Bohlen von verschiedener Größe, mithin fast 50 000 Dutzend mehr als in 1880, von dorther. Der Preis wechselte zwischen 32 bis 80 Franken das Dutzend. Dasselbe gilt für 1881 von dem Zuwachs der hier gelöschten Ladungen von Amerikanischem Pitch Pine und Kanadischem Tannenholz. Derselbe betrug 35 Schiffe, gegen 25 im Vorjahre. Das Ster Pitch Pine-Holz kostete 57 bis 59 Franken, das Dutzend Kanadisches Tannenholz 37 bis 39 Franken.

Stockfisch.

Einfuhr:	1881.	1880.
	35 375 metr. Ctr.	37 400 metr. Ctr.

Ausfuhr:
25 500 metr. Ctr. nach Italien, Algier und der Levante,
375 „ „ „ den Französischen Kolonien.

Seife.

Produzirt:	1881.	1880.
	Kilogr.	Kilogr.
durch 90 Fabriken im Bezirk Marseille.....	87 353 000	89 306 000
„ 3 „ „ „ Aix	1 550 000	1 560 000
„ 2 „ „ „ Arles.....	700 000	680 000
durch 95 Fabriken	89 603 000	91 546 000
Ausgeführt	84 491 405 Kilogr.,	
Lokaler Konsum	5 111 595 „	
	89 603 000 Kilogr.	

Die in verschiedenen Gegenden Frankreichs neuerdings entstandenen zahlreichen Siedereien versorgen den Bedarf der einzelnen Orte und haben darum hier einen Rückgang in diesem Erwerbszweige veranlaßt. Derselbe würde nur in Folge einer Ermäßigung der Eisenbahn-Ueberführungskosten sich befähigt sehen, mit jenen den Wettkampf aufzunehmen und dadurch einen Aufschwung zu erleben. Anderenfalls wird dieses hier altheimische Geschäft voraussichtlich bald ernst bedroht sein, obwohl der niedrige Preis der für die Herstellung der fraglichen Waare zu verwendenden Stoffe und die Zunahme des Oelsamenhandels hier Marseille jetzt mehr noch, denn früher, auf die Seifenerzeugung hinzuweisen scheinen.

Mühlenprodukte.

Der durch die Vervollkommnung der bezüglichen Geräthseinrichtungen veranlaßte Aufschwung dieses Geschäfts hat nicht nachgelassen und nicht minder die Mannigfaltigkeit und Ausgiebigkeit des hier ihm zugeführten Bedarfs.

Mehl. Ausfuhr:
396 398 metr. Ctr. in 1881,
310 330 „ „ „ 1880.

Es gingen nach:

Deutschland.....	1½112	metr. Ctr. (in 1880 843 metr. Ctr.),
Malta u. Gibraltar	39 152	„ „
Spanien.....	22 833	„ „
Italien.....	5 500	„ „
der Schweiz	37 993	„ „
der Türkei.....	112 363	„ „
Algier	132 195	„ „

u. s. w.

Gries. Der Vertrieb von Gries hat Anfangs hier im Jahre 1881 in Folge des schwachen Vorraths und der hohen Preise des Hartkorns wenig ausgiebig sich erwiesen. Später hat die starke Einfuhr Ostindischer Hartkörner zu unerwartetem Aufschwung ihm verholfen, und falls erstere, wie in den drei Vorjahren geschehen ist, andauern sollte, steht die Pflege eines neuen Geschäftszweiges in Marseille in Aussicht.

Ausfuhr:
4 816 111 Kilogr., gegen in 1880 2 906 140 Kilogr.
Davon gingen nach Deutschland:
167 750 Kilogr., gegen in 1880 483 610 Kilogr.

Nudeln. Ausfuhr:
376 224 Kilogr.,
gegen 1 143 990 „ in 1880,
1 295 391 „ „ 1879.

Schwefel.

Rohschwefel. Einfuhr:
1880 36 950 Tonnen,
1881 33 778 „
Abnahme 3 172 Tonnen.

Gereinigter Schwefel. Einfuhr:
1881 849 350 Kilogr.,
1880 366 000 „
Mehr-Einfuhr 483 000 Kilogr.

Ausfuhr:
1881 4 995 Tonnen,
1880 3 740 „
Mehr-Ausfuhr 1 255 Tonnen.

Geldverkehr.

In 1881 hat die hiesige Filiale der Bank von Frankreich discontirt:

653 407 400 Franken — Cent.,
gegen in 1880 498 506 781 „ 15 „
also in 1881 154 900 618 Franken 85 Cent. mehr als in 1880.

Einkassirt hat dieselbe:
in 1881 379 200 Wechsel, im Werthe von 724 199 300 Franken,
„ 1880 330 300 „ „ „ „ 540 981 200 „
also in 1881 mehr
als in 1880... 48 900 Wechsel, im Werthe von 183 218 100 Franken.

Die Geldeinfuhr betrug:
in 1881 46 015 792 Franken,
„ 1880 45 186 355 „
demnach in 1881 mehr 829 437 Franken.

Die Geldausfuhr betrug:

in 1881	62 955 095	Franken,
„ 1880	72 557 976	„
demnach in 1881 weniger	9 602 881	Franken.

Schifffahrt.

Eingekommen:

4021 Dampfschiffe.....	von 2 870 269	Tonnen,
5381 Segelschiffe.....	„ 905 999	„
zus. 9402 Schiffe.....	von 3 776 268	Tonnen.

Ausgegangen:

4005 Dampfschiffe.....	von 2 853 634	Tonnen,
5403 Segelschiffe.....	„ 875 931	„
zus. 9408 Schiffe	von 3 729 565	Tonnen.

X.]

Barranquilla.

Jahresbericht für 1881.[1])

Es ist erfreulich, auch für das Jahr 1881 im Allgemeinen eine Besserung der hiesigen Handelsverhältnisse verzeichnen zu können, und wenn auch die Küstenstaaten Bolivar und Magdalena durch die in unendlichen Mengen aufgetretenen Heuschrecken großen Schaden an ihren Ernten erlitten haben, so geht doch aus dem Gesammtergebniß der statistischen Aufstellungen hervor, daß der Export dieses Landes im verflossenen Jahre sehr bedeutend zugenommen hat, und da alle Hoffnung vorhanden zu sein scheint, daß auch in Zukunft der Frieden im Lande erhalten bleiben wird, so darf man mit Vertrauen erwarten, daß sich die hiesigen Handelsverhältnisse zu stets größerer Bedeutung entwickeln werden.

Die Ausfuhr von Chinarinde hat im verflossenen Jahre, wie bereits im vorhergehenden Berichte in Aussicht gestellt wurde, einen sehr bedeutenden Aufschwung genommen, indem nahezu das doppelte Quantum des Jahres 1880 zur Verschiffung gelangte. Die in der Nähe von Bucaramanga im Staate Santander entdeckten Wälder haben sich als sehr ergiebig an reichhaltiger Chinarinde erwiesen, sind indeß jetzt so ziemlich erschöpft, so daß von jenen Distrikten wenig mehr zu erwarten ist, da leider die sich überstürzende Spekulation nur auf einen möglichst schnell zu erzielenden Gewinn Bedacht genommen hat, ohne die Zukunft dieses Geschäftes in genügende Berücksichtigung zu ziehen. Statt, wie in Ostindien, die Bäume nur zum Theil der Rinde zu entledigen und Zeit zu geben, damit an solchen Stellen sich neue Rinde bilden könne, sind die Bäume vollständig niedergehauen worden, um desto leichter und rascher der Rinde habhaft werden zu können.

Die natürliche Folge ist nun, daß jetzt nur noch wenig Rinde in den oben genannten Distrikten nachbleibt, deren Export bei dem in Folge der Ueberfüllung der Europäischen Märkte inzwischen stark gesunkenen Werth dieses Artikels überhaupt noch möglich ist. Die Ausfuhr von Chinarinde wird in Zukunft unzweifelhaft bedeutend geringer wie im vorhergehenden Jahre ausfallen, da eben alles verhältnißmäßig leicht Erreichbare schonungslos niedergehauen ist, und wenn auch noch immerhin genügend Chinawälder sich vorfinden, so ist theils der Transport der Rinde bis zu den Flußhäfen mit zu großen Kosten verknüpft, um bei dem jetzigen Werth noch Aussicht auf erfolgreiche Unternehmungen zu bieten, oder der Chiningehalt ist zu gering, um den Export zu ermöglichen.

Sollten Preise von Chinin in Europa wieder besser werden, so wird dieses Land noch für lange Jahre die Europäischen Märkte mit Chinin versorgen können, um so mehr, da man bereits begonnen hat, an den am besten sich eignenden Stellen junge Bäume in sehr bedeutender Zahl zu pflanzen.

Das Geschäft in Tabak hat im verflossenen Jahre sehr an Bedeutung verloren, da die Heuschreckenplage das Ergebniß der Ernte sehr schädlich beeinflußte, und viele kleinere Pflanzer sich genöthigt sahen, ihre frühere Beschäftigung aufzugeben und nach anderen Plätzen auszuwandern. Die ungünstige Lage des Tabaksgeschäfts in Deutschland, speziell Carmen-Tabak betreffend, welcher durch andere leichtere Tabakssorten, wie Java- und Sumatra-Tabak, vortheilhaft ersetzt werden kann, trägt auch viel dazu bei, um Unternehmungen in diesem Artikel auf Basis niedriger Preise einleiten zu müssen, welche dem Pflanzer keinen befriedigenden Ersatz für die mühevolle Kultivation des Tabaks bieten, und verliert dieser Artikel daher von Jahr zu Jahr mehr an Wichtigkeit. Während in früheren Jahren in der Regel 60 bis 80 000 Seronen Tabak ausgeführt wurden, beläuft sich der Export des verflossenen Jahres auf nur 28 096 Seronen, und sind alle Anzeichen vorhanden, daß diese Ziffer sich im gegenwärtigen Jahr noch mehr verkleinern wird, wenn das Geschäft in Deutschland nicht einen sehr bedeutenden Aufschwung nimmt.

Baumwolle hat durch die Heuschrecken ebenfalls sehr gelitten, und zeigen die statistischen Tabellen einen bedeutenden Rückgang der Ausfuhr im Vergleich zu früheren Jahren. Das Sammeln dieses Produkts ist hier mit verhältnißmäßig hohen Kosten verknüpft, so daß bei dem niedrigen Werth dieses Artikels in Europa die Pflanzer denselben immer mehr vernachlässigen, da sie für ihre Arbeiter anderweitig besser lohnende Beschäftigung zur Genüge finden, und ist es daher sehr wahrscheinlich, daß die Ausfuhr von Baumwolle auch in Zukunft immer mehr zurückgeht, wenn nicht günstigere Verhältnisse eintreten, welche eine Wiederaufnahme des Anbaues ermöglichen.

Die Ausfuhr von Kaffee ist im verflossenen Jahre geringer ausgefallen wie im vorhergehenden Berichtjahre, doch hat dies zum Theil seinen Grund in der Schwierigkeit des Landtransports im Staate Santander, dem Hauptproduktionsstaat dieses Artikels, weil in Folge des kolossalen Andranges von Chinin die Landfrachten eine schwindelhafte Höhe erreichten, welche für letzteren Artikel wohl zu erschwingen war, weil die erzielten Gewinne ausnahmsweise hoch ausfielen, dagegen für Kaffee außer aller Frage standen, und so mußte denn das ziemlich bedeutende Quantum Kaffee, welches bei Bucaramanga und Umgegend geerntet wurde, monatelang gelagert werden, bis wieder normale Frachtsätze eingeführt werden konnten. Da die bevorstehende Ernte, nach allen Berichten zu urtheilen, sehr bedeutend zu werden verspricht, so steht zu erwarten, daß der Export von Kaffee im gegenwärtigen Jahre reichlich das doppelte Quantum des Jahres 1881 aufweisen wird.

Von den im Jahre 1881 ausgeführten 44 278 Säcken Kaffee fanden 5539 Säcke ihren Weg nach Deutschland, und zwar wurden davon 4497 Säcke nach Hamburg und 1042 Säcke nach Bremen verschifft.

Die Ausfuhr von Häuten hat im verflossenen Jahre an Umfang gewonnen, doch ist das Hauptquantum dieses Artikels für die Nord-

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 II. S. 516.

amerikanischen Märkte bestimmt. Von den 215 651 Häuten, welche im verflossenen Jahre über Barranquilla und Sabanilla exportirt wurden, waren nur 3243 Stück für Bremen und 3901 Stück für Hamburg bestimmt, da im Allgemeinen bessere Resultate in den Vereinigten Staaten erzielt werden.

Auch im verflossenen Jahre wurde ein ziemlich lebhafter Handel mit Hornvieh nach Cuba betrieben, da der Bedarf noch immer nicht genügend gedeckt zu sein scheint. Trotz dieser Ausfuhr, welche sich über Barranquilla allein auf 13 055 Stück im Jahre 1881 beläuft und über Cartagena nahezu eine ähnliche Ziffer erreichen dürfte, erhalten sich die Preise von Vieh ausnahmsweise niedrig, welcher Umstand als Beweis für den großen Viehreichthum dieses Landes dienen dürfte.

Die übrigen Ausfuhrartikel zeigen ebenfalls hübsche Ziffern und berechtigen zu der Hoffnung, daß bei anhaltendem Frieden die Agrikultur dieses Landes auf gesunder Basis weitere Fortschritte machen wird.

Es wurden im verflossenen Jahre folgende Quantitäten Produkte ausgeführt und zwar über Barranquilla und Sabanilla:

Artikel.	Kilogramm.	Werth: Pesos.
Balsam	47 795	51 025
Baumwolle	262 147	46 481
Baumwollensamen	455 004	6 841
Caffee	2 660 694	886 900
Cacao	28 760	16 620
Cedernholz	20 000	600
Cigarren	5 305	8 275
Chinarinde	7 085 275	6 437 740
Corossosnüsse	329 428	23 461
Dividivi	257 353	9 816,30
Diverse	15 784	13 869
Eisenbahnschwellen	1 350 035	23 930
Edelsteine	—	500
Felle	1 018	635
Gelbholz	1 845 539	28 815
Gold und Silber, gemünzt	—	342 408,85
„ „ „ in Barren	—	2 014 934,60
Goldstaub	—	13 861,75
Häute	2 157 315	462 924
Hornvieh	—	459 822
Hörner	1 010	260
Indigo	6 700	6 780
Kautschuk	102 760	103 400
Matten	2 930	1 720
Mineralien	404 060	205 650
Metalle, werthvolle	—	190 570,20
Pflanzen, lebende	63 449	81 060
Sassaparille	3 870	1 450
Stärkemehl	2 310	268
Schildpatt	32	100
Smaragden	—	8 400
Strohhüte	6 553	71 084
Tabak	1 777 622	564 122
Vanille	80	240
Vogelbälge	2 744	15 140
Ziegenfelle	4 780	3 346
zusammen	18 900 382	12 103 049,70

Der Bestimmung nach stellte sich die Ausfuhr wie folgt:

Bestimmung.	Kilogramm.	Werth: Pesos.
Nordamerika	6 265 270	2 498 204,15
England	6 995 256	7 266 148,25
Deutschland	2 562 084	724 993
Antillen	1 482 356	744 123,75
Frankreich	1 594 846	868 210,55
Niederlande	350	370
Venezuela	120	800
Ecuador	100	200
zusammen	18 900 382	12 103 049,70

Die nach Deutschland ausgeführten Artikel finden sich in der nachstehenden Liste verzeichnet:

Artikel.	Bestimmungshäfen in Deutschland. Bremen. Kilogr.	Bremen. Werth: Pesos.	Hamburg. Kilogr.	Hamburg. Werth: Pesos.
Balsam	780	720	6 230	6 610
Baumwolle	131 730	21 636	—	—
Caffee	62 660	26 825	270 375	115 070
Cacao	—	—	2 720	1 850
Cigarren	60	120	995	1 135
Chinarinde	1 200	1 200	600	600
Corossosnüsse	71 360	5 215	221 257	14 951
Diverse	1 524	1 615	365	470
Gold in Barren	—	—	—	332
Häute	32 430	11 314	39 010	15 579
Hörner	—	—	240	100
Kautschuk	360	360	400	350
Matten	—	—	20	20
Mineralien	—	—	800	860
Pflanzen, lebende	120	150	50	40
Tabak	1 483 644	467 875	116 440	27 726
Vogelbälge	60	200	154	530
Gelbholz	116 500	1 540	—	—
zusammen	1 902 428	538 770	659 656	186 223

Beide Häfen zusammengenommen wie vorstehend 2 562 084 Kilogramm, 724 993 Pesos.

Die Nationalität der bei obigem Export beschäftigten Schiffe stellt sich wie folgt:

im Hafen von Sabanilla:				
Englische Flagge	13 653 434	Kilogr.	7 625 269,90	Pesos.
Französische „	1 417 102	„	968 947,20	„
Deutsche „	1 398 359	„	502 683,40	„
im Hafen von Barranquilla:				
Amerikanische Flagge	938 600	„	181 136	„
Englische „	766 700	„	140 920	„
Deutsche „	521 187	„	143 748	„
Dänische „	205 000	„	3 700	„
Spanische „ Vieh	—	„	147 240	„
Italienische „	—	„	13 000	„
Columbische „	—	„	5 200	„
Gold und Silber:				
Englische Flagge	—	„	1 723 022,10	„
Französische „	—	„	630 195,15	„
Deutsche „	—	„	17 987,95	„
Zusammen	18 900 382	Kilogr.	12 103 049,70	Pesos.

Die Häfen von Sabanilla und Barranquilla wurden im Laufe des Jahres 1881 von 217 Dampfschiffen und 159 Segelschiffen besucht, und zwar von

Deutschen Häfen	24	Dampfschiffe von	31 591	Tonnen,	5	Segelschiffe von	1 226	Tonnen,
Antillen	3	„ „	390	„	96	„ „	15 060	„
Nordamerika	26	„ „	34 243	„	10	„ „	2 272	„
Columbischen Häfen (Küstenfahrer)	12	„ „	11 713	„	40	„ „	5 757	„
Colon	53	„ „	83 383	„	—	„ „	—	„
England	65	„ „	89 283	„	6	„ „	1 410	„
Frankreich	34	„ „	58 608	„	2	„ „	589	„

217 Dampfschiffe von 309 211 Tonnen, 159 Segelschiffe von 26 314 Tonnen.
Zusammen 376 Schiffe von 335 525 Tonnen.

Der Flagge nach stellte sich die Schifffahrtsbewegung in Sabanilla und Barranquilla wie folgt:

Deutsche Flagge	24	Dampfschiffe von	31 591	Tonnen,	6	Segelschiffe von	1 540	Tonnen,
Amerikanische „	—	„ „	—	„	42	„ „	8 250	„
Spanische „	4	„ „	1 550	„	39	„ „	4 896	„
Französische „	58	„ „	105 227	„	2	„ „	589	„
Englische „	131	„ „	170 843	„	38	„ „	7 117	„
Norwegische „	—	„ „	—	„	4	„ „	866	„
Columbische „	—	„ „	—	„	16	„ „	1 790	„
Niederländische „	—	„ „	—	„	5	„ „	332	„
Venezolanische „	—	„ „	—	„	2	„ „	148	„
Dänische „	—	„ „	—	„	4	„ „	564	„
Schwedische „	—	„ „	—	„	1	„ „	222	„

217 Dampfschiffe von 309 211 Tonnen, 159 Segelschiffe von 26 314 Tonnen.
Zusammen 376 Schiffe von 335 525 Tonnen.

Die Waareneinfuhr stellte sich im verflossenen Jahre wie folgt:

Eingeführt von	Kilogramm.	Werth: Pesos.
England	6 625 467	4 284 754,40
Frankreich	2 792 037	2 348 385,05
Nordamerika	5 391 787	1 035 669,60
Deutschland	1 264 425	914 112,40
Antillen	694 937	463 236,45
Spanien	282 541	61 391,75
Venezuela	7 278	4 884,60
zusammen	17 058 472	9 112 434,25

wofür an Einfuhrzoll 3 041 839,60 Pesos erhoben wurden.

Die Waareneinfuhr bestand aus den nachstehend verzeichneten Artikeln:

	Kilogramm.
Baumaterialien	847 423
Bücher, gedruckte	63 564
„ und Unterrichtsutensilien	17 919
Beleuchtungsgegenstände	107 152
Bier	162 806
Cognac und sonstige Spirituosen	136 723
Crystall- und Glaswaaren	275 392
Diverse	1 192 880
Droguen und Medizin	445 461
Gold- und Silberwaaren	33 804
Haushaltungsgegenstände	469 944
Instrumente, musikalische	37 857
„ wissenschaftliche	2 917
Kunstgegenstände	5 198
Kleidungsstücke, fertige	696 180
Materialien für öffentliche Beleuchtung	9 256
„ „ Wasserleitung	306 513
„ „ Brücken und Wege	481 863
„ „ Telegraphen	7 206
„ „ Dampfschiffe	168 070
Maschinen	117 435
Metalle: manufakturirtes Eisen	29 043
„ rohes Eisen	205 820
„ sonstige manufaktirte	228 575
„ „ rohe	227 224
Nahrungsstoffe	3 022 521
Oele und Farben	44 024
Parfümerien	17 564
Petroleum	18 174
Papier	97 635
Pulver zum Sprengen	31 515
„ feines	28 233
Quecksilber	13 835
Salz	184 352
Säcke, leere	179 605
Steinkohle	973 416
Seife, ordinäre	158 074
Stearinlichte	152 848
Schreibmaterialien	56 290
Steinzeug	344 598
Schuhzeug	108 865
Stoffe, gewebte Baumwollen-	2 746 351
„ „ Gummi-	24 873
„ „ Hanfleinen-	358 752
„ „ Wollen- und Baumwollen-	30 300

	Kilogramm.
Stoffe, gewebte Wollen-	216 628
„ „ Leinen-	27 993
„ „ Seiden-	12 663
„ „ Seiden- und Baumwollen-	536
„ „ Leinen- und Baumwollen-	913
„ lackirte	6 294
Talg und Talglichte	2 378
Theer	20 131
Tauwerk	31 936
Vieh, lebendes	4 290
Waffen und Munition	94 586
Wagen, Droschken und Zubehör	46 086
Werkzeuge aller Art	597 822
Weine	1 128 166
zusammen	17 058 472

Gesammtwerth obiger Einfuhr, wie vorstehend, 9 112 434,25 Pesos.

Die Einfuhr Deutscher Exportartikel steht leider noch immer sehr gegen diejenige anderer Länder zurück, doch ist hierfür zum Theil der Grund in dem Umstande zu suchen, daß viele Deutsche Artikel vorzüglicher Qualität hier nur wenig oder fast gar nicht bekannt sind, weil nur selten Deutsche Reisende mit Mustern hier eintreffen, während Englische und Amerikanische Reisende mit reichen Musterkollektionen aller gangbaren Artikel fortwährend das hiesige Land besuchen und neue Absatzgebiete erschließen. Erst in letzter Zeit sind auch einige wenige Deutsche Häuser diesem Beispiele gefolgt, und es ist ohne Zweifel diesem Umstande zuzuschreiben, daß die Einfuhr Deutscher Artikel sich allmälig mehr Bahn bricht und größere Dimensionen annimmt. So wurden Eisenwaaren und Handwerkszeuge früher fast ausschließlich zu theueren Preisen von England und den Vereinigten Staaten eingeführt, während jetzt schon sehr bedeutende Quantitäten dieser Waaren von Deutschland bezogen werden und aller Anschein vorhanden ist, daß die Deutsche Eisen- und Gußstahlwaare wegen ihrer vorzüglichen Qualität und billigeren Preise nach kurzer Zeit die Englische und Amerikanische Eisen- und Stahlwaare aus dem Markte verdrängen wird.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß sich dem Deutschen Fabrikanten in diesem Lande ein sehr ergiebiges Absatzfeld für seine Waaren bietet, wenn er dafür Sorge trägt, daß seine Erzeugnisse genügend bekannt werden, und die Qualität und Preisverhältnisse sonst nichts zu wünschen übrig lassen.

Ein in Hamburg erscheinendes Annoncenblatt „La indústria alemana“, welches durch die Kaiserlichen Konsulate zur Vertheilung gelangt, ferner das in Berlin erscheinende, den gleichen Zweck verfolgende Blatt „Export“ haben bereits viel Gutes in obigem Sinne gethan, doch darf es mit Annonciren allein nicht sein Bewenden haben, es ist nothwendig, vermittelst Reisender dem hiesigen Handel die Muster der verschiedenen Artikel vorzulegen und ihre Vorzüge praktisch hervorzuthun, wie dies mit manchen Deutschen Erzeugnissen bereits mit vorzüglichem Erfolg geschehen konnte.

Der Verpackung hat man in Deutschland in letzter Zeit größere Sorgfalt zugewendet, was bei der hiesigen Art der Zollberechnung nach Bruttogewicht von Wichtigkeit ist; die Verpackung sollte möglichst leicht sein, ohne indeß der nöthigen Stärke zu entbehren. Die nach dem Innern des Landes bestimmten Waaren, welche oft tagelang dem Wind und Wetter ausgesetzt sind, müssen entweder in Zinkkisten verpackt, oder sonst durch eine Oeltuchumhüllung im Innern der Ballen vor dem Einfluß der Witterung geschützt werden.

Die Verbindung mit dem Innern des Landes wird durch 5 Dampfschifffahrts-Gesellschaften auf dem Magdalenen-Strome aufrecht erhalten, welche 15 Dampfschiffe besitzen. Der Fluß ist zwischen Barranquilla und Honda, eine Entfernung von etwa 600 Englischen Meilen, schiffbar, und diese Strecke wird, wenn genügend Wasser im Flusse vorhanden ist, in der Regel in 7 bis 8 Tagen zurückgelegt.

Dreimal im Monat, am 10., 20. und 30., gehen regelmäßig Postdampfschiffe von Barranquilla nach Honda ab, und außerdem im Monat 3 bis 4 Frachtdampfschiffe, je nachdem der Andrang von Ladung es erheischt.

Die Verbesserung des Fahrwassers im Magdalenen-Strome ist schon seit einigen Jahren von Seiten der Regierung unter Aufwand bedeutender Kosten in Angriff genommen, doch wird sich dieselbe schwerlich praktisch durchführen lassen, da für einen Fluß wie der Magdalenen-Strom, mit seinen oft kolossalen Wassermassen, welche ebenso plötzlich wie sie kommen, auch wieder verlaufen, schwerlich die zu Gebote stehenden Mittel genügen, um ihn dauernd zu reguliren.

Die Bank von Barranquilla hat auch im verflossenen Jahre die Geldverhältnisse wesentlich erleichtert und gute Dividenden vertheilen können. Seit Anfang des Berichtjahres wurde hier außerdem eine Filiale der in der Hauptstadt Bogota regierungsseitig eröffneten Nationalbank errichtet.

Der Gesundheitszustand von Barranquilla und Umgegend war im verflossenen Jahr im Allgemeinen sehr befriedigend; nur einzelne wenige Fälle von gelbem Fieber mit tödtlichem Ausgang sind zu verzeichnen, sonst ist dieser Platz von den so häufig in den tropischen Klimaten auftretenden Epidemien verschont geblieben, so daß den abgehenden Schiffen ohne Unterbrechung ein reiner Gesundheitspaß ertheilt werden konnte.

Die günstige Lage Barranquillas am Ausflusse des Magdalenen-Stromes einerseits und in Verbindung mit seinem Seehafen Sabanilla vermittelst der Bolivar-Eisenbahn hat diesem Platze auch im verflossenen Jahre seine hervorragende Stellung als wichtigster Speditions- und Verbindungsplatz mit der Außenwelt erhalten, so daß das Hauptquantum der Ein- und Ausfuhr dieses Landes über Barranquilla geht. Eine fernere Erleichterung der bisherigen Transportverhältnisse steht durch einen gegen Ende des Berichtjahres abgeschlossenen Kontrakt über die Verlängerung der Bolivar-Eisenbahn bis Puerto Bellillo, einer sehr geschützten und geräumigen Bucht in der Nähe des jetzigen Ankerplatzes, in Aussicht, und danach würden die unseren Hafen besuchenden Dampf- und Segelschiffe nach Fertigstellung der kontraktlich festgestellten Hafenbauten in der Lage sein, ihre Ladungen unmittelbar am Werft löschen und laden zu können.

IV.]

Odessa.

Jahresbericht für 1880/81.

Erster Theil.

Odessa, die Hafenstadt fruchtbarer, auf den Ackerbau angewiesener Provinzen, hat bisher nur als Ausfuhrhafen für Bodenerzeugnisse große Bedeutung gewonnen. Wohl könnte es auch als Importhafen, zunächst für die Erzeugnisse des Orients und derjenigen Staaten, die Mittelmeerhäfen besitzen, erhebliche Wichtigkeit gewinnen. Natürliche

Hinderungsgründe stehen dem sicherlich nicht entgegen. Aber einerseits drücken das Russische Schutzzollsystem und die kräftig aufblühende Russische Industrie die Bedeutung des Importgeschäfts überhaupt herab, und dann hat es die historische Entwickelung des Russischen Handels, namentlich auch die Einwirkung der Eisenbahnen, mit sich gebracht, daß Odessa als Importhafen auch denjenigen Platz nicht einnimmt, den es trotz der Schutzzölle und des Emporblühens der Russischen Industrie naturgemäß einnehmen könnte.

Erst in letzter Zeit sind Vereinbarungen zwischen der Russischen Handels- und Dampfschifffahrts-Gesellschaft einerseits und der Direktion der Russischen Südwestbahnen andererseits geplant worden, die, falls sie ihrer Verwirklichung entgegengehen sollten, eine Aenderung hierin begünstigen und den Erfolg mit herbeiführen könnten, daß der Süden Rußlands hauptsächlich von Odessa aus mit fremder Waare versorgt werden würde, während bisher sogar die Waare aus der Levante einen anderen Weg — namentlich über Triest und Warschau, auch von Triest nach Riga, Reval und St. Petersburg — nahm.

Trotz des stetigen Steigens des Werths der Einfuhr und trotz der in den beiden letzten Jahren konstatirten Abnahme des Exports muß man erkennen, daß die kommerzielle Bedeutung Odessas zur Zeit thatsächlich noch auf dem Export beruht, und wenn, wie in den beiden Jahren 1880 und 1881, der Werth des Imports den des Exports übersteigt, so ist dies bei den gegebenen Verhältnissen das sicherste Anzeichen sehr böser Jahre für diese Hafenstadt.

Um diese Symptome in ihrer ganzen Bedeutung zu würdigen, muß man sich vergegenwärtigen, daß der Import zur Zeit zum großen Theil behufs Befriedigung der Bedürfnisse der Stadt und ihrer weiteren Umgebung geschieht, daß jedenfalls, wenn man von einigen Artikeln, die weiter versandt werden, absieht, der Rayon, für den nach Odessa importirt wird, ein geographisch nicht weit ausgedehnter ist. Die Konsumtionsfähigkeit dieses Kreises hängt aber im höchsten Grade vom Export ab, der zunächst und in viel prägnanterer Bedeutung als anderwärts, Odessa und Umgebung mit Geldmitteln, also mit Konsumtionskraft, versieht. Sinkt der Werth der Ausfuhr unter den Werth der Einfuhr hinab, so hat Odessa von seinen in früheren Jahren gesammelten Kapitalien gezehrt. Im Jahre 1878 betrug der Werth der Ausfuhr 85 815 013 Rubel, der Werth der eingeführten Waare 44 478 234 Rubel, der Werth des eingeführten Geldes, einschließlich des Papiergeldes, 11 844 626 Rubel. Im Jahre 1879 betrug der Werth des Exports 93 130 258 Rubel, der Werth der importirten Waare 44 535 150 Rubel, der Werth des eingeführten Geldes 11 725 561 Rubel. Im Jahre 1880 betrug der Werth der Ausfuhr 41 991 373 Rubel, der Werth der eingeführten Waare 47 774 084 Rubel, der Werth des eingeführten Geldes 3 585 860 Rubel. Im Jahre 1881 betrug der Werth der Ausfuhr 45 452 647 Rubel, der Werth der eingeführten Waare 49 516 438 Rubel, der Werth des eingeführten Geldes 10 889 955 Rubel.

Bei diesen Zahlen ist zweierlei auffällig und bedarf der Erklärung.

Zunächst scheint die Thatsache, daß die Einfuhr trotz abnehmender Ausfuhr steigt, gegen die Annahme einer Abhängigkeit der Einfuhr von der Ausfuhr zu sprechen. Hierbei ist jedoch nicht zu übersehen, daß die Bestellungen im Frühjahr erfolgten, als sowohl im Jahre 1880 als 1881 die günstigsten Ernteaussichten vorlagen, die sich im Jahre 1880 nicht, im Jahre 1881 dagegen auch verwirklichten.

Eine zweite Eigenthümlichkeit ist die geringe Verschiedenheit der Resultate der Geschäftsjahre 1880 und 1881, während doch das eine Jahr eine Mißernte, das andere Jahr eine überaus günstige Ernte aufzuweisen hatte.

Diese Erscheinung, deren volle Erklärung weiterhin versucht werden wird, deutet darauf hin, wie sehr das Getreidegeschäft sich losgelöst hat von seinen ursprünglichen natürlichen Bedingungen, daß noch ganz andere Momente als Mißwachs und Erntereichthum einen entscheidenden Einfluß auf dasselbe üben, daß es gewissermaßen einen aleatorischen Charakter erhalten hat.

Dies mag auch wohl der Grund sein, warum so viele und tüchtige Kräfte aus dem Kaufmannsstande sich hierselbst in den letzten Jahren vom Exportgeschäft dem Import zugewendet haben, woselbst ihnen ein kleinerer und mühsamerer, aber sicherer Gewinn in Aussicht steht.

Das Exportgeschäft dagegen ist mehr und mehr Monopol einiger sehr großen Firmen geworden, welche die Mittel besitzen, die üblichen Vorschüsse an die Landwirthe zu leisten, die das Exportgeschäft mit dem Bankgeschäft, namentlich mit dem dabei unentbehrlichen Geldhandel, kombiniren und schlimmstenfalls einige ungünstige Jahre ertragen können, um in einem glücklichen Jahre wieder ihre Ausgleichung und Rechnung zu finden.

Export.

Die im Oktoberheft des Deutschen Handels-Archivs (1882, S. 775) publizirte Exportliste bezieht sich nur auf den Export aus dem Hafen.[1])

Listen, betreffend die bei Weitem geringere Ausfuhr mittelst der Eisenbahn, sind zur Zeit nicht zu beschaffen.

Gegenstand des Odessaer Exports ist hauptsächlich:

Getreide.

Das Gebiet, aus welchem Odessa die Getreideausfuhr besorgt, umfaßte früher nur die Gouvernements Bessarabien, Cherssón und Taurien; seit dem Jahre 1879, in welchem eine Umänderung des Eisenbahntarifs für Getreide stattfand und hierdurch die Richtung des Getreides nach Norden (zu Ungunsten Königsberg) abnahm, auch die Gouvernements Poltawa, Kiew und Charkow.

Im Jahre 1880 fand, namentlich in Folge anhaltender Regengüsse während der Monate Juni und Juli und Verheerungen durch die Anisoplia austriaca, in Südrußland eine Mißernte statt. Andere Umstände sind noch hinzugetreten, um das Verlustkonto der hiesigen Kaufmannschaft zu erhöhen.

Im Vertrauen auf die günstigen Ernteaussichten im Frühjahr waren sehr viele Verkäufe auf Lieferung, insbesondere in Roggen und Leinsaat, namentlich nach Berlin hin, abgeschlossen worden und aus Vorsicht, um sich vor den Schwankungen der Russischen Valuta zu sichern, gleichzeitig für dieselben Termine bedeutende Summen von Englischen Pfunden und von Franken zu verhältnißmäßig billigen Kursen, die ersteren zu 9 Rubel 30 bis 40 Kopeken, die letzteren zu 272 verkauft worden. Als Deckung für diese Lieferungsgeschäfte waren im Innern entsprechende Verträge mit den Gutsherren und Pächtern gegen bedeutende, für diese letzteren unentbehrliche Vorschüsse abgeschlossen worden. Diese Verträge konnten, als das Resultat der Ernte vorlag, von den Landwirthen nicht erfüllt werden. In den meisten Fällen konnten sie nicht einmal soviel liefern, als der Werth der geleisteten Vorschüsse betrug. Unterdessen waren die Getreidepreise rasch in die Höhe gegangen, und viele Kaufleute in Odessa mußten,

[1]) Vergl. in Betreff des Exports des Jahres 1880 Deutsches Hand. Arch. 1881, I. S. 492.

um ihren Verpflichtungen gegen das Ausland nachzukommen, die fehlende Waare auf offenem Markte zu exorbitanten Preisen einkaufen oder drückende Vergleiche eingehen. Andererseits waren sie aber auch noch genöthigt, die im voraus verkauften Pfunde und Franken nunmehr, d. h. im September und Oktober 1880, zu liefern. Da der Export ein sehr geringer war, so fehlte naturgemäß auch das ausländische Papier am Platze, und der Kurs stieg in Folge dessen und auch unter dem Drucke politischer Befürchtungen für das Pfund London bis auf 10 Rubel 12 Kopeken und bis auf 250 Franken.[1])

Im Jahre 1881 trat der Frühling zwar spät ein, aber das Aussehen der Wintersaaten, insbesondere der früh gesäeten und namentlich auf den herrschaftlichen Feldern, blieb, Dank dem günstigen Winter und dem Feuchtigkeitsreichthum, überall ein äußerst zufriedenstellendes. Einige Spätfröste, die strichweise Ende April bis Mitte Mai eintraten, ließen eine Einwirkung auf Flachs, Mais, Buchweizen und namentlich auf Winterraps zurück. Schädliche Insekten beeinträchtigten die Saaten nirgends in nennenswerther Weise. Dagegen wurde im Jekaterinoslawschen Gouvernement über die Verbreitung von Mutterkorn geklagt. Die Erntearbeiten verzögerten sich wegen mangelnder Arbeitskräfte einigermaßen, und in einigen Gegenden wurde das aufgestapelte Getreide durch den anhaltenden Regen, der an manchen Punkten schon Mitte August zu fallen begann, durchfeuchtet. Auch die Kartoffellese und die Maisernte wurden durch Regen einigermaßen behindert.

Im Allgemeinen war die Ernte eine mindestens „gute" zu nennen. In den Gouvernements Cherssón und Jekaterinoslaw hat z. B. die Dessjätine (= 1,09250 Hektar) in den 5 Jahren vor 1880 ungefähr 3½ Tschetwert (= 735 Liter) und im Jahre 1880 sogar weniger als 2 Tschetwert (= 420 Liter) Weizen getragen. Im Jahre 1881 trug die Dessjätine gutsherrlichen Landes mindestens 7 Tschetwert (= 1470 Liter), in einigen Kreisen sogar 9½, 10 und 11½ Tschetwert (= 1995, 2100 und 2415 Liter). Ebenso waren in den anderen südlichen Gouvernements, namentlich in Podolien, und in Betreff der anderen Getreidearten, die Ernteresultate höchst befriedigende zu nennen.

Sommerweizen ist verhältnißmäßig weniger gewonnen worden, da man hier fast allenthalben geneigt ist, dem Wintergetreide den Vorzug zu geben, und der Sommerweizen nur noch in Bauerwirthschaften in erheblichem Maße bestellt wird.

Der Getreide-Export belief sich im Jahre 1878 auf 7 Millionen im Jahre 1879 auf 9 Millionen Tschetwert; im Jahre 1880 fiel er auf 4 164 100½ Tschetwert, im Jahre 1881 betrug er, ungeachtet der gewesenen reichlichen Ernte, 4 719 385½ Tschetwert. Auch der Werth aller im Jahre 1881 exportirten Waaren übersteigt nach den Eingangs gegebenen Zahlen den Werth der im Jahre 1880 exportirten nur um etwa 3½ Millionen Rubel, während er hinter dem Werth des Exports der Jahre 1878 und 1879 um etwa 40 und 48 Millionen Rubel zurückbleibt. Die Jahre 1878 und 1879 können allerdings für den Odessaer Handel nicht als Normaljahre hingestellt werden, da während derselben die durch den Russisch-Türkischen Krieg unterbrochenen Handelsbeziehungen einen ausnahmsweisen Aufschwung nahmen.

Das unbefriedigende Resultat des Jahres 1881 wird in kaufmännischen Kreisen hauptsächlich der Einwirkung eines Amerikanischen Konsortiums zugeschrieben. Durch die Thätigkeit dieses Konsortiums, welches in Amerika den gesammten Ernteüberschuß aufzukaufen suchte, und auf die Nachricht einer nicht befriedigenden Amerikanischen Ernte hin sind die Getreidepreise hier zunächst erheblich gestiegen. Als aber die Ankäufe bei den Produzenten schon gemacht waren, soll sich das Amerikanische Konsortium nicht mehr widerstandsfähig gezeigt haben, und es sei gezwungen gewesen, die Preise herabzusetzen. Demzufolge sei auch an hiesigem Platze eine Baisse von wenigstens 2 Rubeln pro Tschetwert eingetreten, der sich die Getreide-Detentoren nicht hätten fügen wollen, so daß schließlich zwar die Landwirthe, nicht jedoch die Kaufleute von der guten Ernte profitirt hätten.

Die großen Getreidebestände, die sich bei Schluß der Jahre 1880 und 1881 in Odessa in Gewahrsam des Kaufmannsstandes befanden — 1 160 410 Tschetwert im Jahre 1880, 1 618 150 Tschetwert im Jahre 1881 —, scheinen dies zu bestätigen. Die Ansammlung so großer Getreidemassen mag aber auch davon herrühren, daß in diesen Jahren überhaupt keine ausreichenden Bestellungen in Odessa gemacht wurden. Zu großen Bestellungen gaben auch die Ernten im westlichen Europa keine Veranlassung.

Im Allgemeinen ist man im westlichen Europa nach Verbesserung der Transportmittel von der Gewohnheit, große Getreidemassen in Vorrath aufzukaufen, abgegangen, und die Bestellungen treffen hier mehr nach jeweiligem Bedarf der Konsumtionsländer ein.

Ein unfruchtbares Jahr, wie das Jahr 1880, äußert übrigens seinen direkten Einfluß bis mindestens zum August des folgenden Jahres, da erst in diesem Monat die ersten Produkte des neuen Jahres auf den Markt kommen.[1])

Nach den vom Departement für Landwirthschaft und landwirthschaftliche Gewerbe gesammelten Daten war der Getreide-Export im ganzen Reiche während der ersten 11 Monate des Jahres 1881 um 1½ Millionen Tschetwert geringer als im Jahre 1880 während derselben Zeit.

Nicht außer Acht zu lassen sind bei Beurtheilung der ungünstigen Handelsbilanz des Jahres 1881 die erheblichen Beunruhigungen, die der Handel durch die Judenverfolgungen erlitt.

Ob der Einfluß jenes Amerikanischen Konsortiums auf den Odessaer Getreidehandel des Jahres 1881 ein wirklich in so hohem Grade entscheidender war, kann zweifelhaft scheinen, die Amerikanische Konkurrenz aber giebt dem Odessaer Getreidehandel jedenfalls viel zu schaffen.

Anerkanntermaßen gelangt das Amerikanische Getreide in reinerem, ungemischterem Zustande zum Verkauf, als das hiesige. Das Verladen, Schütten, Messen und dergleichen,[2]) der Transport auf den Flüssen, Kanälen und Eisenbahnen ist in Amerika erheblich billiger als in Rußland. So kommt der Flußtransport für je 10 Pud und 100 Werst in Nordamerika auf 7,35 Kopeken, in Rußland auf 22,50 Kopeken, der Eisenbahntransport in den Vereinigten Staaten auf 4,30 Kopeken, in Rußland auf 30,75 Kopeken zu stehen.

Zu diesen Ausgaben ist auch die sogenannte Halbkopekensteuer zu rechnen, eine städtische Ausfuhrsteuer, die in Höhe von ½ Kopeke von jedem Pud der aus dem Hafen exportirten Waare entrichtet wird. Diese Abgabe ist, namentlich wenn man die Abnutzung der Straßen durch die dem Getreidehandel dienenden Lastfuhrwerke in Betracht zieht, eine sehr geringe.

---

[1]) Vergl. in Betreff des Getreidegeschäfts des Jahres 1880 Deutsches Hand. Arch., Jahrgang 1881, I. S. 316.

[1]) Vergl. über das Getreidegeschäft des Jahres 1881 das Märzheft des Deutschen Hand. Arch. 1882, S. 157.

[2]) Vergl. in Betreff dieser Fragen Deutsches Hand. Arch., Maiheft 1882, S. 333 ff.

Aber der Amerikanischen Konkurrenz gegenüber erscheint die geringste Vertheuerung bedenklich. Schon sind mit Amerikanischem Getreide beladene Schiffe in den Hafenstädten des Schwarzen Meeres erschienen und haben ihre Waare daselbst angeboten!

Erklärlich ist daher die erhebliche Beunruhigung, die in hiesigen kaufmännischen Kreisen hervorgerufen wurde, als Nachrichten von einer beabsichtigten Erhöhung des Zolles auf Jutesäcke hier eintrafen.

Das Börsencomité entsandte einen Bevollmächtigten an den Finanzminister, um Vorstellungen gegen jene beabsichtigte Erhöhung zu erheben. Das Odessaer Komité für Handel und Manufakturen setzte alle Triebfedern gegen die Erhöhung in Bewegung. Doch war alles vergeblich. Der Zoll wurde von 33 Kopeken Gold auf 2 Rubel Gold pro Pud erhöht.

Für den Odessaer Getreidehandel allein sind jährlich 12 Millionen Jutesäcke erforderlich, ganz abgesehen von denjenigen, die für den Handel mit Mehl, Zucker, Salz und anderen Gegenständen erfordert werden. Ohne diese Säcke ist, so nimmt man hier allgemein an, der Handel unmöglich, weil auf Eisenbahnen, Land- und Flußwegen auch nicht annähernd ausreichend für einen anderen Transportmodus als den Transport in Säcken gesorgt ist. Uebrigens verbietet auch die sogenannte Lex Plimsoll den Englischen Schiffen, mehr als ein Drittel der Getreideladung anders als in Säcken aufzunehmen. Aus Hanf und Flachs sollen nur über Bedarf gute oder unter Bedarf schlechte Säcke angefertigt werden können; beide Sorten sind aber unerschwinglich theuer. Die Säcke wurden bisher aus Indien und England bezogen, und es kostete ein 2 Pfund wiegender Jutesack hier 35 Kopeken. In diesem Betrage ist die bisherige Steuer von 2½ Kopeken pro Sack mit enthalten. Diese Steuer vertheuerte das Tschetwert um 5 Kopeken, das Pud mithin um ½ Kopeke, war mithin gleich einer zweiten Halbkopekensteuer. Ebenso wurde beispielsweise der Preis für 1 Pud Salz um ½ Kopeke durch den bisherigen Zoll erhöht, und man nimmt hier allgemein an, daß die letzte Zollerhöhung gleichbedeutend mit einer Wiedereinführung der abgeschafften Salzaccise ist. Ebenso ist man der Ueberzeugung, daß die hiesigen Mahlmühlen ihre Thätigkeit wegen der Zollerhöhung würden einstellen müssen. Bis jetzt haben sich diese Befürchtungen nicht bewahrheitet, wie man annimmt, weil auf die Nachricht der Zollerhöhung hin eine so große Anzahl von Säcken eingeführt wurde, daß sie schließlich zum bisherigen Preise verkauft werden mußten.

Viele Klagen hört man auch über den Mangel an Vicinalwegen, ein Mangel, der die Zufuhr des Getreides erschwert, vertheuert, gefährdet und zu gewissen Jahreszeiten unmöglich macht. Als ganz besonders wichtig für den Odessaer Getreidehandel würde, wie man hier allgemein annimmt, eine Verbesserung der Wasserkommunikation auf den Flüssen Bug, Dnjepr und Dnjestr sein, und zwar durch Vertiefung des Fahrwassers und Reinigen desselben von Baumstämmen. Vielfach wird auch der Wunsch nach einem genau festgestellten Eisenbahntarif laut und nach einer laut Taxe arbeitenden Genossenschaft von Arbeitern.

Die überaus hohen Arbeitslöhne (bis zu 5 Rubel täglich, im Durchschnitt 2 Rubel)[1]) in Stadt und Land gelten überhaupt als ein schweres Hinderniß der Entwickelung des Getreidehandels. Mitunter hört man auch die Ansicht vertreten, daß diese hohen Löhne zur Entsittlichung der untersten Volksschichten beitragen; denn da eine zweitägige Arbeit dem Arbeiter die Mittel der Existenz auf eine Woche gewähre, so arbeite er nur etwa zwei Tage in der Woche und gebe sich die übrige Zeit dem Müßiggange und Trunke hin.

Vom Odessaer Komité für Handel und Manufakturen wurde vorgeschlagen, den Getreidegeschäften statt der Raumeinheit lediglich die Gewichtseinheit zu Grunde zu legen, und als der Finanzminister die Eingabe dahin beschieden hatte, daß die Wahl der Einheit den Geschäftskontrahenten überlassen bleiben müsse, wurde eine Agitation unter den Kaufleuten ins Werk gesetzt, damit dieselben sich freiwillig verpflichteten, bei ihren Geschäftsabschlüssen lediglich die Gewichtseinheit zur Anwendung zu bringen.

Nach Deutschland werden aus Odessa hauptsächlich Roggen, Weizen, Gerste, Mais und Oelsaaten exportirt.

Die Versendung des Getreides von hier nach Deutschland geschieht in folgenden Modalitäten:

1) Das Getreide geht von hier nach Rotterdam oder Antwerpen und wird von dort namentlich nach der Rheingegend und Frankfurt a. M. weitergeführt.
2) Das Getreide geht nach einem Hafen Englands und wird von dort nach Deutschland exportirt.
3) Das Getreide wird von hier zu Schiffe nach Hamburg, Bremen, mitunter auch nach Stettin geführt.
4) Das Getreide geht mittelst der Eisenbahn über Oesterreich nach Deutschland.
5) Das Getreide geht mittelst der Eisenbahn direkt nach Danzig oder Königsberg.

Viel nach Deutschland bestimmtes Getreide wird bereits schwimmend verkauft, indem dem Kapitän eine telegraphische Order nach Malta oder Gibraltar nachgesandt wird, seine nunmehr für Deutschland bestimmte Ladung nach Rotterdam, Antwerpen oder direkt nach Hamburg oder Bremen zu bringen.

Hieraus ergiebt sich die Unmöglichkeit, von hier aus die Mengen des aus Odessa nach Deutschland exportirten Getreides zu bestimmen

Direkt sind seit dem 23./11. November 1878 bis zum $\frac{\text{1. August}}{\text{20. Juli}}$ 1882 47 mit Getreide beladene Schiffe nach Deutschland gegangen. Unter denselben waren nur vier Deutsche. Diese 47 Schiffe haben zusammen transportirt:

Roggen	40 541 539	Kilogramm,
Weizen	3 552 166	„
Gerste	25 743 410	„
Mais	6 352 327	„
Raps	593 070	„
Rübsamen	737 100	„
Hirse	147 452	„

Es kommen also auf 44 Monate 47 Schiffe, im Durchschnitt also 1 Schiff auf den Monat.

Das direkt zu Wasser nach Deutschland von hier expedirte Getreide bildet nur einen geringen Bruchtheil des gesammten dahin ausgeführten. Geschätzt wird dieser Getreide-Export auf etwa 100 Schiffsladungen jährlich zu etwa 1500 Tonnen.

Rechnet man die Fracht auf 20 Mark für je 1000 Kilogramm, so kostet die Fracht für 100 Dampferladungen zu 1500 Tonnen 3 Millionen Mark jährlich. An diesem Frachtgeschäft ist Deutschland so gut wie gar nicht betheiligt. Auch aus Nikolajew gehen bedeutende Mengen Getreides, und zwar von dort aus direkt, ferner auch aus

[1]) Deutsche Arbeiter mögen sich durch die Höhe der hiesigen Löhne ja nicht verleiten lassen, nach Rußland zu kommen. Es stellen sich denselben zu häufig unüberwindliche Hindernisse einer lohnenden Arbeit entgegen.

Taganrog und Kertsch nach Deutschland, fast ohne Betheiligung der Deutschen Flagge beim Transport.

Wolle.

Im Süden Rußlands werden folgende Wollen gezüchtet:

1) feine Spanische Wolle (Merinos);
2) gröbere Wolle, ähnlich der Englischen und Siebenbürgischen (Métis);
3) eine noch gröbere Gattung (gros métis), die bereits den Uebergang zur Wolle der Bauernschafe bildet;
4) die ordinären Wollen (Donskoi-Wolle), welche von den Bauern gezüchtet wird.

Verkauft und verschickt werden die Wollen:

1) im Schweiße;
2) in warmer Wäsche — diese Wäsche wird in den Wäschereien zu Cherffon bewerkstelligt;
3) in kalter Wäsche (Peregonn), welche durch zwei- oder dreimaliges Durchtreiben der Schafe vor der Schur durch kleine Flüsse oder Bäche bewirkt wird. In solcher Form kommt namentlich die gröbere, langhaarige Krimmerwolle der Bauernschafe zu Markt, da die vielen kleinen Bäche der Krimmer Gebirge die kalte Wäsche leicht ermöglichen.

Im Jahre 1881 wurden 227 096 Pud ungewaschener Wolle für 1 362 580 Rubel und 83 349 Pud gewaschener Wolle für 833 497 Rubel, im Ganzen 310 445 Pud für 2 196 077 Rubel, vom hiesigen Hafen aus ins Ausland verschifft; das ist für 750 000 Rubel mehr als im Jahre 1878 und um 128 800 Rubel mehr als im Jahre 1879, jedoch um 1 596 357 Rubel weniger als im Jahre 1880, in welchem 543 495 Pud für 3 792 434 Rubel ausgeführt wurden.

Der Wolleexport mittelst der Eisenbahn scheint übrigens ein nicht unerheblicher zu sein.

Das Jahr 1879 war für die Wollproduzenten Rußlands ein sehr trauriges, da die Wollpreise dauernd gedrückt blieben. Erst im Dezember 1879 trat eine Besserung ein, welche nach und nach bis zum April 1880 einen wirklichen Aufschwung des Wollgeschäfts herbeiführte. Die Preise waren hauptsächlich in Folge vermehrter Nachfrage für Nordamerika und Frankreich bedeutend in die Höhe gegangen. Im Monat Mai trat zwar wieder ein Rückgang ein, der aber für Rußland von geringer Bedeutung war, da die Wollebestände meist rechtzeitig zu hohen Preisen geräumt worden waren. Die wenigen Nachzügler mußten ihre verspätete, durch den Transport in der sehr nassen Jahreszeit übel zugerichtete Waare zu sehr reduzirten Preisen an inländische Fabriken verkaufen. Der Umsatz Odessas an feinen Spanischen Wollen im Schweiß betrug im Jahre 1880 gegen 375 000 Pud, wovon ungefähr 250 000 Pud nach Frankreich, der Rest nach Oesterreich und Ungarn expedirt wurden. Die Preise stiegen von 11 Rubel 40 Kopeken bis 12 Rubel 75 Kopeken als Maximum pro Pud. Für Frankreich war im Jahre 1880 ausschließlich Kammwolle bestimmt, während Oesterreich sowohl Tuch- als Kammwollen kaufte.

Nordamerika hatte sich besonders den Erwerb der ordinären Russischen Wolle angelegen sein lassen und hatte dabei auffallender Weise die Krimmerwolle bevorzugt, obwohl die Qualität derselben im Jahre 1880 sehr schlecht ausgefallen war. Hierbei wurde die Krimmer Winterwolle, d. h. von der ersten Schur, weiß, mit 10 bis 10¼ Rubel pro Pud bezahlt. Die Sommerwolle, welche Anfangs noch 10 Rubel 40 Kopeken erzielte, sank in Folge des eingetretenen Preisrückgangs auf 9 Rubel 40 Kopeken das Pud.

Für gewaschene weiße Donskoi wurde für London und Amerika je nach Qualität und Wäsche 11 Rubel 50 Kopeken bis 13 Rubel 50 Kopeken pro Pud bezahlt. Nachträglich sind Klagen laut geworden, daß diese Wolle von den Schafzüchtern nicht in verabredeter Qualität geliefert worden war. Schwarze und graue gewaschene Donskoiwolle erzielte Anfangs des Jahres 8 Rubel 40 Kopeken bis 9 Rubel 50 Kopeken pro Pud, um dann aber mit 8 Rubel und 7 Rubel 50 Kopeken zu schließen. Von Zigayawolle im Schweiß wurden die besseren Qualitäten mit 9 Rubel 50 Kopeken, die ordinären mit 8 Rubel bis 9 Rubel 50 Kopeken pro Pud bezahlt. Hervorzuheben ist, daß die ausländischen Käufer des Jahres 1880 bedeutende Verluste erlitten haben.

Demgemäß war auch das Wollgeschäft im Jahre 1881 weniger lebhaft, da die ausländischen Käufer sich, namentlich zunächst, abwartend verhielten. Zwar hatte man noch Ende des Jahres 1880 für das folgende Jahr und in Betreff der Wolle berühmter Heerden Kontrakte zu schließen begonnen, indem man 11 bis 12¼ Rubel für Merinowolle im Schweiß und 32 Rubel für gewaschene Wolle aus den Schäfereien des großen Heerdenbesitzers Falz-Fein zahlte.

Bald darauf ist jedoch die Stimmung eine flauere geworden, und es sind die Preise dermaßen zurückgegangen, daß man Wolle der besten Heerden zur Zeit der Schur im Juni zu 10 Rubel kaufen konnte. Die Fremden, namentlich die Franzosen, welche in den früheren Jahren die unternehmendsten Käufer waren, wollten damals selbst zu den ermäßigten Preisen nicht kaufen. Erst im September und Oktober begannen sie wieder, einzukaufen, indem sie 9¾ bis 11 Rubel für Merinos im Schweiß zahlten.

Die hiesigen Händler, die theuer von den Schafzüchtern eingekauft hatten, erlitten einen Verlust von fast 2 Rubel pro Pud.

Ende des Jahres waren die gewaschenen Merinos vollständig vernachlässigt, und es lagerten noch einige 1000 Ballen hier, für die man 27 bis 30 bis 32 Rubel pro Pud netto verlangte, ohne Käufer zu finden.

Die Nachfrage nach gewaschener Spanischer Wolle nimmt überhaupt von Jahr zu Jahr ab.

In Qualität war die im Jahre 1881 verkaufte Donskoiwolle besser als die vorjährige, so daß Amerikaner große Partien zu 10 und 11 Rubel das Pud kauften. In Rostow wurde sogar eine Partie zu 12 Rubel pro Pud verkauft.

Auch im Jahre 1881 ist für den Amerikanischen Markt viel Krimmerwolle (diesmal zweiter Schur) zu 10 und 10¼ Rubel gekauft worden.

Abschlüsse für die nächste Schur lagen Ende 1881 nicht vor. Die Heerdenbesitzer, die hohen Preise der verflossenen Jahre ihren Ansprüchen zu Grunde legend, verlangten 11 bis 11½ Rubel für Lieferungen auf dem Lande nach der Schur, während die Käufer nur 8 bis 8½ Rubel zahlen wollten.

Während von der einen Seite behauptet wird, daß die Schafzüchter allein Vortheil aus dem 1881er Geschäft gezogen haben, wurde andererseits berichtet, daß die Moskauer Kaufleute Ende 1881 den Schafzüchtern zinsbare Vorschüsse (ohne den Preis für die Waare festzustellen) gewährten.

Ueber die Wollpreise des Jahres 1881 und über das Wolldepot am Ende des Jahres geben folgende Uebersichten Auskunft.

Wollpreise im Jahre 1881.

Benennung.	Höchster Preis. Rubel.	Niedrigster Preis. Rubel.	Durchschnittspreis. Rubel.
Merinos im Schweiß	12¼	10¼	11,50
„ gewaschene	32¾	27	29,87½
Métis „	24	22	23
Gros métis „	21½	19	20,25
Zigaya „	18	16	17
Gros métis im Schweiß	8½	7	7,75
Zigaya „ „	7	5½	6,25
Gewaschene weiße Donskoi ...	14	10¼	12,12½
Weiße Donskoi im Schweiß ..	5	4	4,50
Peregonn	10,40	9¼	9,82½
„ grau, 1. Schur.....	7½	7	7,25
„ „ 2. „	8¾	7	7,87½

Wolldepot im Jahre 1881.

Merinos, gewaschene	17 500	Pud.
„ im Schweiß.....	10 000	„
Gewaschene Donskoi.....	9 500	„
Weiße Krimmer, 2. Schur	3 000	„
Graue Krimmer	1 500	„
Zigaya.....	7 000	„
Zusammen....	48 500	Pud
	= 795 400	Kilogr.

Nach Deutschland, namentlich nach den Sächsischen und Schlesischen Fabrikstädten, gehen aus Südrußland etwa 100 000 Pud Wolle jährlich, und zwar per Eisenbahn über Oesterreich. Es sind dies insbesondere feine Spanische Sorten. Nicht unerhebliche Partien Südrussischer Wolle sollen auch Deutscherseits aus zweiter, Oesterreichischer Hand angekauft werden. Die Einkäufe werden seitens der Deutschen Abnehmer meist persönlich besorgt, indem sie unter den vorhandenen Beständen auf den Märkten zu Rostow, Poltawa und Charkow ihre Auswahl treffen.

Nicht bloß in Betreff des Getreides und der Wolle, sondern auch in anderen Artikeln hat der Export aus Odessa abgenommen. Im Jahre 1880 wurden beispielsweise 44 325 493 Grad oder 294 189 Pud Spiritus im Werthe von 886 519 Rubel exportirt, im Jahre 1881 dagegen nur 31 676 201 Grad oder 203 637 Pud im Werthe von 633 524 Rubel. Hauptabnehmer des hiesigen Spiritus ist Bulgarien. Die von den Russischen Zollbehörden den Russischen Exporteuren ertheilten Atteste sollen in Bulgarien bei Zahlung des Zolls als Grundlage für gewisse Begünstigungen dienen; es wird jedoch geklagt, daß sie bei der Verschiedenheit der Bulgarischen Messungsmethode von der Russischen eher als Beweismaterial für Anschuldigungen vor den Bulgarischen Zollbehörden dienen. Das Odessaer Komité für Handel und Manufakturen, dem das Departement für Handel und Manufakturen die Durchsicht des Bulgarischen Zolltarifs aufgetragen hat, spricht sich in seinem Rechenschaftsberichte dahin aus, daß durch Aufstellung einer gleichen Meßmethode in Betreff des Spiritus und durch Einführung gleicher Zollformalitäten in Bulgarien der Export des Russischen Spiritus bedeutend gehoben werden würde.

Südrussischer Spiritus geht übrigens auch nach Deutschland.

Im Jahre 1880 wurden 65 496 Häupter Viehes im Werthe von 961 060 Rubel, im Jahre 1881 65 406 Stück für 937 660 Rubel exportirt.

Entsetzliche Verheerungen hat die Rinderpest in dem Rinderbestande Südrußlands angerichtet. Im Bessarabischen Gouvernement raffte die Seuche gegen 40 pCt. der Gesammtzahl des Viehes hinweg, obschon daselbst in manchen Kreisen der Verkauf des Viehes verboten, die Viehmärkte geschlossen und strenge Quarantäne angeordnet wurden. In manchen Kreisen Podoliens gingen 70 bis 75 pCt. des Bestandes zu Grunde. Geringere Opfer forderte die Seuche in den Gouvernements Cherssson, Jekaterinoslaw und Taurien.

Die Sibirische Seuche trat im Chersonschen Gouvernement auf und raffte in einigen Dörfern gegen 20 pCt. des Viehbestandes hinweg; vereinzelte Fälle dieser Seuche wurden auch im Taurischen Gouvernement beobachtet. In den Gouvernements Chersson und Podolien litt das Vieh auch an der Mundfäule.

Der Fischexport belief sich
im Jahre 1879 auf 26 045 Pud für 104 180 Rubel,
„ „ 1880 „ 14 439 „ „ 57 758 „
„ „ 1881 „ 17 412 „ „ 69 649 „

Blättertabak und Machorka (schlechteste Tabaksorte) wurden exportirt:
im Jahre 1879.... 22 417 Pud für 112 087 Rubel,
„ „ 1880.... 25 342 „ „ 126 714 „
„ „ 1881.... 13 495 „ „ 67 474 „

Kuhbutter ist ausgeführt worden:
im Jahre 1879.... 49 580 Pud für 396 640 Rubel,
„ „ 1880.... 20 712 „ „ 165 702 „
„ „ 1881.... 15 393 „ „ 123 149 „

Käse wurde exportirt:
im Jahre 1879.... 19 054 Pud für 95 273 Rubel,
„ „ 1880.... 13 112 „ „ 65 560 „
„ „ 1881.... 4 026 „ „ 20 131 „

Der Zuckerexport ist, wie bei den hohen Russischen Zuckerpreisen vorauszusehen war,[1]) erheblich zurückgegangen. Es wurden im Jahre 1881 nur 47 013 Pud Raffinade und Sandzucker für 234 347 Rubel ausgeführt.

Eisenwaaren wurden im Jahre 1880 4932 Pud für 24 664 Rubel, im Jahre 1881 3323 Pud für 16 615 Rubel exportirt.

Manche Exportartikel, die früher niemals auf den Jahreslisten des Zollamts fehlten, sind dieses Mal ganz fortgefallen, sei es, daß der Export dieser Artikel im Jahre 1881 wirklich ganz unterblieb, sei es, daß er als unbedeutend unter die Position „verschiedene Waaren" verwiesen wurde. Solche in Fortfall gekommenen Artikel sind z. B. Wachs, Thee, gereinigter Honig, Räder, Radfelgen und Bier.

In einigen Artikeln hat die Ausfuhr 1881 zugenommen, z. B. in Rohseide. In diesem Artikel betrug der Export
im Jahre 1879.... 3 204 Pud für 480 680 Rubel,
„ „ 1880.... 5 643 „ „ 564 350 „
„ „ 1881.... 10 722 „ „ 1 072 230 „

An gepreßtem Kaviar wurde exportirt:
im Jahre 1879.... 19 196 Pud für 581 895 Rubel,
„ „ 1880.... 12 736 „ „ 382 102 „
„ „ 1881.... 34 441 „ „ 1 033 203 „

Dies ist auch ein Exportartikel nach Deutschland.

---

[1]) Vergl. S. 616 Nr. 23 des Deutschen Handels-Archivs von 1881.

Die Ausfuhr an Rindertalg betrug:

im Jahre 1879....	31 490	Pud für	157 458	Rubel,
„ „ 1880....	10 590	„ „	52 950	„
„ „ 1881....	49 214	„ „	246 072	„

Die Ausfuhr an Stricken und Tauen betrug:

im Jahre 1879....	42 219	Pud für	84 438	Rubel,
„ „ 1880....	43 256	„ „	86 512	„
„ „ 1881....	84 485	„ „	168 971	„

Auch der Werth der ausgeführten Heiligenbilder und Kirchengeräthe hat um etwa 13 000 Rubel zugenommen.

Neue Exportartikel, die im Jahre 1881 zum ersten Male genannt werden, sind: Gewehre für 660 330 Rubel, grobes Tuch für 64 055 Rubel und Lumpen für 51 997 Rubel.

Nach Deutschland werden aus Südrußland noch Häute, Schafdärme und Kaukasischer Wein in zur Zeit nicht näher zu bestimmenden Quantitäten ausgeführt.

VI.]

Manchester.

Bericht über das Baumwollen-Fabrikationsgeschäft während des dritten Quartals 1882.[1])

Während der drei Monate Juli bis September wurde das hiesige Geschäft durch den Feldzug in Egypten beeinflußt und behindert. In Egypten selbst war natürlich durch die Absperrung der Verkehrsmittel eine gänzliche Stockung des Verkehrs eingetreten, und manche der für diesen Markt angefertigten Waaren wurden sogar nach Italien und Sicilien dirigirt, vermehrten dort das Angebot und drückten die Preise. Die Käufer in Ostindien zeigten sich auch zurückgeschreckt durch die umlaufenden Gerüchte, daß der Widerstand Arabis auf eine volksthümliche Bewegung aller Mahomedaner gegen die Christen begründet sei und dadurch größere Dimensionen annehmen könnte. — Die Getreideernten hier im Lande und besonders in Schottland waren Ende August sehr befriedigend ausgefallen und ließen für später ein gutes Geschäft im Inlande erwarten. Die Berichte aus Amerika über die zu Felde stehende Baumwollenernte lauteten sehr günstig, und obgleich dieselbe zwei bis drei Wochen später reifend als im laufenden Jahre erwartet wird, soll der Ertrag, wenn er nicht im Oktober durch frühzeitigen Frost gekürzt werden sollte, der großen Ernte von 1880/81 gleichkommen und diese sogar noch übertreffen.

Diese Faktoren übten bis zum September einen drückenden Einfluß auf das Geschäft in Baumwollenprodukten hier aus, und die Stimmung besserte sich erst nach dem unerwartet raschen und vollkommenen Erfolge der Egyptischen Expedition Mitte September. Zum Schaden der Spinner und Fabrikanten aber wirkte dieses Ereigniß zuerst auf den Liverpooler Baumwollenmarkt, wo der sehr zusammengeschmolzene Vorrath den Eignern eine starke Stellung sicherte, trotz der großen Erwartungen für die neue Ernte. Daraus bildete sich die eigenthümliche Haltung des Baumwollenmarktes in Liverpool und New York, daß Baumwolle auf spätere Lieferung sehr viel wohlfeiler verkauft wurde, als der in Liverpool lagernde Vorrath; Spinner und Fabrikanten konnten dagegen auf dem hiesigen Markte nur solche Preise erlangen, die auf den wohlfeileren Preisen der Baumwolle auf Lieferung November bis Januar basirten, und der Markt zeigte deshalb hier eine rückgängige Bewegung in den Preisen trotz der größeren Nachfrage für Egypten, die Türkei und Ostindien, in Einklang mit den in Amerika weichenden Preisen der Baumwolle neuer Ernte.

Der beste Beweis, daß die Fabrikanten beim Fabriziren Geld zusetzen, ist der, daß mit jeder Woche mehr Webstühle zu arbeiten aufhören. Es wird dadurch die Produktion, besonders von Shirtings und schweren Calicos, in diesem Herbst bedeutend vermindert werden, was einen günstigen Einfluß auf das Geschäft zu Anfang des nächsten Jahres oder schon früher haben wird, nachdem die Preise der Baumwolle einen Standpunkt eingenommen haben werden, welcher der Ausdehnung der jetzt einkommenden Baumwollenernten von Amerika, Ostindien und Egypten angemessen ist. Die Preise der Amerikanischen Baumwolle auf Lieferung im nächsten Frühjahr scheinen diesen Standpunkt ziemlich erreicht zu haben, und da die jetzigen Preise von Garnen und Waaren nur mit Rücksicht auf diese niedrigsten Baumwollenpreise gerechtfertigt sind, so ist zunehmendes Vertrauen in die Beständigkeit derselben bemerkbar, und es werden viele Kontrakte abgeschlossen, die bis in den Februar und weiter in das nächste Jahr hineinreichen.

Bei den in neuerer Zeit stark zunehmenden Spekulationsgeschäften in Baumwolle, die in New York und New Orleans in noch größerer Ausdehnung stattfinden als selbst in Liverpool und hier, entzieht sich die Beurtheilung der Preise nach Zufuhr und Verbrauch dem nach diesen Faktoren Rechnenden mehr und mehr, da die Preisschwankungen oftmals durch den Umstand bedingt werden, welche Quantitäten auf Lieferung in einem Monat überverkauft oder übergekauft worden sind, und es läßt sich deshalb sehr schwer beurtheilen, welches der angemessene Preis selbst bei großer Ernte sein mag.

Nach den schwachen Verschiffungen, die bis jetzt von Amerika stattgefunden haben, scheint es, daß der Kontinent kein Vertrauen in die Preise hat, sondern sie wohlfeiler erwartet, während die Käufer für England sich thätiger für die Sicherung der ersten Zufuhren der neuen Ernte gezeigt haben, besonders seitdem die Preise in den Verschiffungshäfen der Vereinigten Staaten bei anwachsenden Zufuhren der neuen Ernte stark gewichen sind.

Im Allgemeinen legt man hier viel Gewicht auf den Umstand, daß der Ueberschuß der großen Baumwollenernte von 1880/81 dadurch, daß die seit dem 1. September beendigte Ernte von 1881/82 etwa 1 100 000 Ballen weniger betrug als jene, ganz verbraucht worden ist und die in Europa vorhandenen Vorräthe von Baumwolle so stark zusammengeschmolzen sind, daß eine größere Amerikanische Ernte für dieses Jahr erforderlich ist, um eine Steigerung der Preise zu verhindern. Die Spinner haben die Vorräthe, die sie im letzten Frühjahr eingelegt hatten, während des letzten Quartals so ziemlich verbraucht und müssen jetzt Liverpool mehr in Anspruch nehmen, weshalb denn auch Baumwolle zur Stelle sich so wenig im Preise verändert, während Lieferungen 1/2 Penny nachgegeben haben. Aber es fragt sich, ob unter diesen Umständen eine große Ernte, wie sie erwartet wird, einen weiteren Einfluß auf die Preise ausüben wird, als den, daß diejenigen für Baumwolle im Tageskauf sich denjenigen gleichstellen werden, die jetzt für Baumwolle auf Lieferung bezahlt werden, und in diesem Falle würden Twiste und Gewebe auf dem Niveau ihrer jetzigen Marktwerthe bleiben müssen, dadurch Spinnern und Webern die Produktion ohne Verlust ermöglichend.

Wie aus Vorstehendem zu schließen, sind die hiesigen Spinner und Fabrikanten jetzt in schwieriger Lage, und das bis die größeren Zufuhren der neuen Ernte wirklich hierher gelangen, was zwei bis

---

[1]) Wegen des zweiten Quartals s. Hand. Arch. 1882 September-Heft S. 457.

drei Monate dauern wird. Inzwischen haben sie vielfach mit Verlust zu arbeiten und leben der Hoffnung, daß die wohlfeilen Preise und die guten Getreideernten mehr Begehr für ihr Produkt hervorrufen werden und die jetzige Stagnation im Markte bald lebhafteren Umsätzen Platz machen wird.

XII.]

Jaluit.

Jahresbericht für 1881.[1])

Schifffahrt. Im Hafen von Jaluit sind für das Jahr 1881 93 Ankünfte (1880: 114) von Schiffen verschiedener Nationen, welche einen Raumgehalt von zusammen 13 371 Register-Tonnen (1880: 12 304) repräsentiren, zu verzeichnen gewesen. Es wurde dieser Verkehr durch 29 verschiedene, einschließlich dreier Kriegsschiffe, bewirkt. Wie in früheren Jahren, nahmen auch im verflossenen Jahre die Schiffe Deutscher Flagge den hervorragendsten Platz ein. Es waren 57 Ankünfte (1880: 62) Deutscher Schiffe mit einem Gesammtraumgehalt von 9081 Register-Tonnen (1880: 6904) zu registriren. Letzterer vertheilt sich mit 4200 Register-Tonnen auf Deutsche Kriegsschiffe und 4881 auf Deutsche Kauffahrer. 13 verschiedene Schiffe sind es, welche in obigen 57 Anmeldungen figuriren mit einem Gesammtraumgehalt von 4601 Register-Tonnen, wovon 2600 Register-Tonnen auf Kriegsschiffe und 2001 Register-Tonnen auf Kauffahrteischiffe entfallen. Von letzteren sind es 3 Schooner, von den hier ansässigen Firmen zum Sammeln der Produkte von den Inseln benutzt, welche am häufigsten ihre Erscheinung im hiesigen Hafen machten, und zwar die der Firma Hernsheim u. Comp. gehörigen beiden Schooner „Franziska", 18mal, „Montiara", 12mal, der bei der hiesigen Agentur der Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südsee, A. Capelle u. Comp., stationirte Schooner „Olosega", 12mal. Von den der Firma Hernsheim u. Comp. gehörigen beiden Dampfern, welche bei deren Faktorei in Matupi, Neu-Britannien, stationirt sind und zur Vermittelung des Verkehrs zwischen den einzelnen Handelsstationen und mit Australien und China dienen, ankerte der eine („Pacific") viermal im Hafen von Jaluit.

Der gegen das Jahr 1880 im Allgemeinen geringere Schiffsverkehr des Jahres 1881 erklärt sich aus der kleineren Zahl großer Schiffe, welche hierher adressirt waren.

Handelsverkehr. Import. An Waaren, Provisionen und Kohle wurden nach Angaben der hiesigen Firmen im Jahre 1881 importirt:

a.	durch Hernsheim u. Comp. für etwa	250 000	Mark,
b.	„ Agentur A. Capelle „ „	93 000	„
	zusammen für etwa	343 000	Mark.

Es ist hierbei zu bemerken, daß die Firma unter a. ihre Waaren nur direkt bezieht, und daß daher bei dem von ihr angegebenen Betrage der Einkaufspreis mit einem Zuschlage für entstandene Unkosten (Fracht, Versicherung, Agenturprovision 2c.) zu Grunde gelegt ist. Die Firma ad b erhält den größten Theil ihrer Waaren von ihrem Hause in Apia, welches letztere dieselben zu hiesigen Verkaufspreisen berechnet. Es ist somit in dem Betrage unter b ein verhältnißmäßig geringeres Quantum von Waaren repräsentirt, als unter einem gleichen Betrage bei a begriffen ist. Was die Nationalität der importirten Waaren betrifft, so waren darüber genauere Angaben nicht erhältlich, doch wurde konstatirt, daß der größte Theil derselben Deutschen Ursprunges ist. Provisionen werden zum größten Theile aus Australien und Amerika, letztere über Hamburg, bezogen, mit Ausnahme feinerer Präserven, welche von Deutschland geliefert werden. Deutsche Waaren werden im Allgemeinen ihrer besseren Qualität halber bevorzugt und nehmen den ersten Rang ein auf diesem Gebiete. Von den eingeführten Werkzeugen finden die Amerikanischen den meisten Beifall und sind auch an Qualität des verarbeiteten Materials, geschmackvoller und solider Ausführung, sowie durch sinnreiche Combinationen für ihren Zweck diejenigen aller andern Nationen übertreffend.

Export. Die Verschiffung von Kopra von Jaluit beträgt nach eigenen Angaben der Firmen:

a.	Hernsheim u. Comp.....	2 096 200	Mark,
b.	Agentur A. Capelle.....	688 830	„
	insgesammt	2 785 030	Mark,

wofür im Einkaufe etwa 334 200 Mark angelegt worden sind.

Der Export anderer Inselprodukte, wie Perlschalen, Schildpatt, Haifischflossen 2c., von hier ist zu unbedeutend, um besondere Erwähnung zu verdienen.

Lage des Handels. Der rapide Rückgang des Preises für Kopra in den heimischen Märkten hat den in der Südsee handelnden Firmen bedeutende Verluste zugefügt und weitere Schwierigkeiten für dieselben zur Folge. Die große Entfernung von civilisirten Häfen, die langwierige und unregelmäßige Verbindung mit solchen, läßt die Nachricht von Preisänderungen an den maßgebenden Plätzen meist zu spät hierher gelangen, um noch rechtzeitig Präventivmaßregeln zur Abwendung von Verlusten treffen zu können. So sind auch von den hiesigen Händlern, gestützt auf die hohen Koprapreise der Europäischen Märkte, an ihre Agenten und an die Eingeborenen Preise gezahlt worden, welche die Kopra hier am Platze mehr kosten lassen, als heute dafür in Sydney oder London erzielt werden kann. Ein weiterer Rückgang der Koprapreise oder selbst ein dauerndes Verhalten derselben auf dem jetzigen niedrigen Niveau würde einen allmäligen Rückzug der Händler von diesem Felde und damit das Erlöschen des Handels in der Südsee zur Folge haben. Als die niedrigen Preise hier bekannt wurden, setzten die Firmen die an die Eingeborenen zu zahlenden Preise auf ein entsprechendes Maß herab, doch begegnen sie hier einem Widerstande, welcher noch nicht gebrochen ist und erst allmälig überwunden wird. Die Eingeborenen vermögen es nicht zu begreifen, daß sie für ihre Produkte plötzlich kaum die Hälfte dessen bekommen sollen, was ihnen früher gezahlt wurde, ohne dann auch weniger für die Befriedigung ihrer Bedürfnisse bei dem Ankaufe von Tabak, Reis, Calico 2c. erlegen zu dürfen. Dabei nun von der Ansicht ausgehend, daß Kopra ein unentbehrliches Nahrungsmittel für die ohne dieselbe hungernden Europäer sei, glauben sie, durch Zurückhalten in der Produktion einen unwiderstehlichen Druck auf die Händler ausüben zu können. So spielt sich hier auf einigen Inseln ein Strike ab, welcher jedoch, wie es scheint, bald in der Nachgiebigkeit der Eingeborenen sein Ende erreichen wird.

Die Aussichten, welche sich für den Deutschen Handel in der Südsee für das Jahr 1882 eröffnen, erscheinen nicht ungünstig, wenn man auf eine Besserung der heimischen Koprapreise rechnen darf. Häufiger Regen, wie er in diesen Inselgruppen gefallen ist, läßt eine vorzügliche Kopraernte erwarten.

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. Hand. Arch. 1881 I. S. 448.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler und Sohn, Berlin, Kochstraße 69. 70.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 059254513